NR INDEKSU 209015, ISSN 1895 - 2216

MODELARSTWO OKRĘTOWE

ISSN 1895-2216
9 771895 221528 02

Magazyn modelarzy okrętowych 20 Nr Specjalny (2/2015) Cena 28,50 zł (5% VAT)

- Mistrzostwa Świata klas "NS" NAVIGA Bánk 2015
- Trałowce typu "Bathurst" - malowania cz. 1
- Fregata z 1779 roku *HMS „Pegasus"* w skali 1:64



plany modelarskie w skali 1:150 i model 3D

trawlera-przetwórni typu B-418

„HUMBAK"

ŚWI-206



Model kutra rybackiego *KOŁ-8* w skali 1:20
wykonany przez Artura Napiórkowskiego z Opola.
10 miejsce w klasie F2-B na MŚ klas NS NAVIGA w Bank 2015.

fot. Sławomir Janis

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych

www.modelarstwookretowe.pl

Dwumiesięcznik
ISSN 1895 - 2216
nr. indeksu: 209015
20 Numer Specjalny (2/2015)
listopad 2015 - luty 2016

Adres Redakcji:
Kolonia Brużyca 6M
95-070 Aleksandrów Łódzki
tel. 604 444677

Redaktor naczelny:
Sylwester Grabarczyk graby@modelarstwookretowe.pl

Redakcja:
Jarosław Leoniec (zastępca red. nacz.) jleoniec@modelarstwookretowe.pl

Współpraca:
Jim Baumann /Anglia/, Krzysztof Gerlach, Michał Glock, Czesław Greszkiewicz, Grzegorz Jermołaj, Waldemar Kaczmarczyk, Jacek Krzewiński, Grzegorz Nowak, Michał Palkiewicz, Sławomir Zajączkowski.

Wydawca:
SAGA Sylwester Grabarczyk
Kolonia Brużyca 6M
95-070 Aleksandrów Łódzki
tel: 604 444677 saga@modelarstwookretowe.pl

Druk:
BIGPRESS - Łódź, tel: (042) 6762728

Nakład: 1200 egz.



W 20 numerze specjalnym (2/2015)

Drodzy Czytelnicy

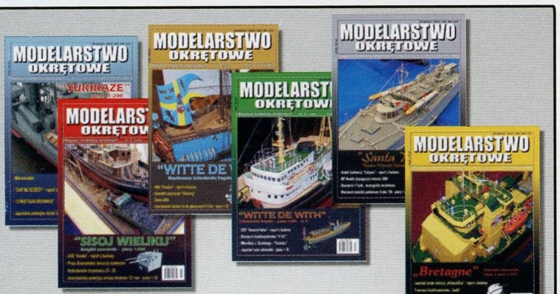
Mamy dla Was w tym numerze absolutną nowość. Dostajemy mnóstwo listów z sugestiami, abyśmy publikowali więcej planów i rysunków jednostek cywilnych, rybackich, handlowych, badawczych, jednym słowem mniej "wojny" I miło mi jest donieść, że zaczynamy spełniać te prośby, czego dowodem jest główny temat tego numeru specjalnego, którym jest zbudowany w naszej stoczni trawler-przetwórnia m/s "Humbak" należący do krótkiej rodziny dużych trawlerów rybackich serii B-418. Jednostka idealna pod pływający model RC, jak i wystawowy. Przy tej okazji chciałbym serdecznie podziękować Panu Markowi Niwińskiemu, wieloletniemu marynarzowi pływającemu na tego typu statkach, który "zaraził" nas tematem i pomógł w zbieraniu dokumentacji. Od razu zdecydowaliśmy się nie tylko na opublikowanie tradycyjnych planów modelarskich, ale i jednoczesnym zrobieniu modelu 3D! W tym 20 numerze Specjalnym znajdziecie pierwsze dwa arkusze z planami "Humbaka" a temat dokończymy w 61 zwykłym numerze grudniowym. Jednocześnie zapewniam, że owszem jest to pierwsza tej klasy jednostka w naszym magazynie, ale z pewnością nie ostatnia, bo już zaczęliśmy prace nad planami kolejnych polskich "rybaków"

Zgodnie z zapowiedzią przy okazji publikacji planów trałowca HMAS "Wallaroo" którego notabene model kartonowy w skali 1 200 dołączony jest do niniejszego numeru, przygotowaliśmy dla Was 10 plansz z malowaniami innych trałowców typu "Bathurst" Miejmy nadzieję, że doczekamy się wkrótce także modeli plastikowych, czy też szybciej żywicznych tych sympatycznych okręcików, a wtedy owe malowania będą "jak znalazł"

Poza tym zachęcam do przeczytania relacji z tegorocznych Mistrzostwa Świata klas NS NAVIGA oraz fotogalerii przepięknego modelu fregaty z 1779 roku HMS "Pegasus"

Zapraszam do lektury

Sylwester Grabarczyk



PRENUMERATA I NUMERY ARCHIWALNE:

Cennik prenumeraty:

roczna (6 numerów zwykłych) 125 zł,
roczna (6 numerów zwykłych i 2 specjalne) 171 zł,
półroczna (3 numery zwykłe) 65 zł,
półroczna (3 numery zwykłe i 1 specjalny) 88 zł.

Prenumeraty czasopisma "MODELARSTWO OKRĘTOWE" oraz zakupu numerów archiwalnych, można dokonać w sklepie na naszej stronie internetowej: www.modelarstwookretowe.pl lub wpłacając pieniądze bezpośrednio na konto:

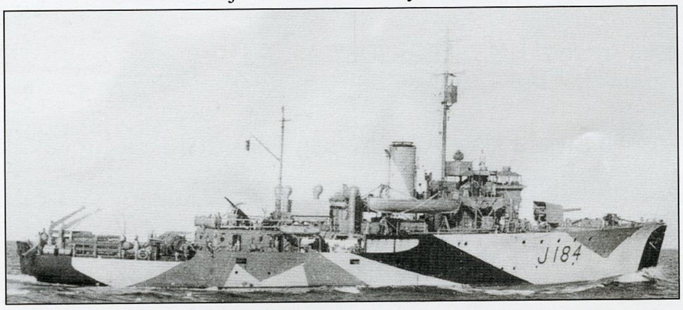
09 1140 2004 0000 3902 3063 4720
SAGA Sylwester Grabarczyk,
Kolonia Brużyca 6M, 95-070 Aleksandrów Łódzki.

W tytule transakcji proszę wpisać: "prenumerata roczna/półroczna od numeru ..." (podać pierwszy numer czasopisma w prenumeracie).

Trałowce typu "Bathurst"

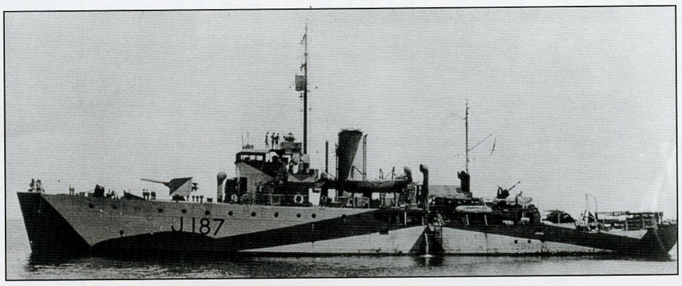
malowania cz. 1

HMAS "Ballarat" (J184 & B236) zbudowany został w stoczni Melbourne Harbour Trust w Williamstown. Stępkę położono 19 kwietnia 1940 r., okręt zwodowano 10 grudnia 1940 r. i wcielono do służby 30 sierpnia 1941 r. Pierwszym dowódcą mianowany został kmdr por. Alfred D. Barling z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Okręt po zakończeniu prób i okresu szkolenia wszedł w skład 20 Flotylli Trałowców z bazą w Sydney. W listopadzie odbył rejs do Zatoki Jarvis eskortując transatlantyk *"Queen Mary"* Kolejne miesiące to służba eskortowa w rejonie wybrzeża Brisbane, wysp Tirom i Ambon oraz rejs do Batawii w styczniu 1942 roku. W lutym



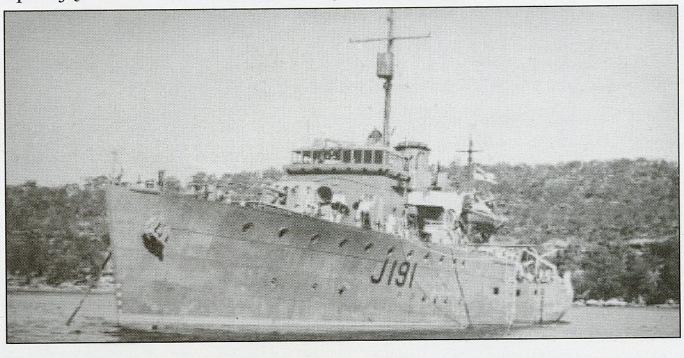
przeszedł do Singapuru i stamtąd odbywał patrole w Cieśninie Banka. W dniu 14 lutego uratował 215 rozbitków ze statku *"Derrymore"* zatopionego przez japoński okręt podwodny. Następnie wraz z bliźniaczymi jednostkami *HMAS "Ballarat"* brał udział w ewakuacji Sumatry przed japońską inwazją operując z Palembang. W grudniu 1942 roku *HMAS "Ballarat"* oraz *HMAS "Broome"* i *HMAS "Colac"* transportowały oddziały australijskiego wojska w rejon Buna, gdzie atakowane były przez japońskie lotnictwo. Misja jednak zakończona została sukcesem. Od kwietnia 1943 roku operował u wschodnich wybrzeży Australii odbywając patrole przeciwko okrętom podwodnym. Rok 1944 to dla okrętu służba w rejonie Nowej Gwinei. W styczniu 1945 roku *HMAS "Ballarat"* oczyszczał podejścia do Sydney przed przybyciem Brytyjskiej Floty Pacyfiku. W lutym skierowany został do Minus oraz w rejon zatoki Leyte, gdzie przybył 25 marca. Od marca do maja 1945 roku brał udział w inwazji na Okinawę. Uczestniczył także w ceremonii kapitulacji sił japońskich na wodach Zatoki Tokajskiej 2 września 1945 r., po czym skierowany został do służby w 20 i 21 Flotylli Trałowców z zadaniem oczyszczania wód w rejonie Hong-Kongu. W dniu 13 grudnia powrócił do Australii zawijając do Melbourne i został przekazany do rezerwy. W dniu 27 września 1946 r. *HMAS "Ballarat"* sprzedany został na złom firmie z Hong-Kongu, jednak aż do grudnia 1950 roku okręt nadal pozostawał w Australii. Firma Ta Hing Company przeprowadziła remont okrętu i zmieniwszy mu nazwę na *"Carmencita"* wcieliła do służby pod banderą chińskich sił służby przybrzeżnej. Na złom ostatecznie skierowany został w 1953 roku.

HMAS "Bendigo" (J187) zbudowany został przez stocznię Cockatoo Docks & Engineering Co. Ltd w Sydney. Stępka została położona 12 sierpnia 1940 r., wodowanie odbyło się 1 marca 1941 r., a przekazanie do służby gotowego okrętu miało miejsce 10 maja 1941 r. Pierwszym dowódcą został kmdr por. A. R. Patrick z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po okresie prób i szkolenia trałowiec opuścił Sydney 4 lipca 1941 r. i skierował się do Darwin, gdzie operował na wodach przybrzeżnych przez kolejne dwa miesiące. We wrześniu przebazowany został do Singapuru i okres do wybuchu wojny na Pacyfiku spędził na licznych patrolach w tym rejonie.



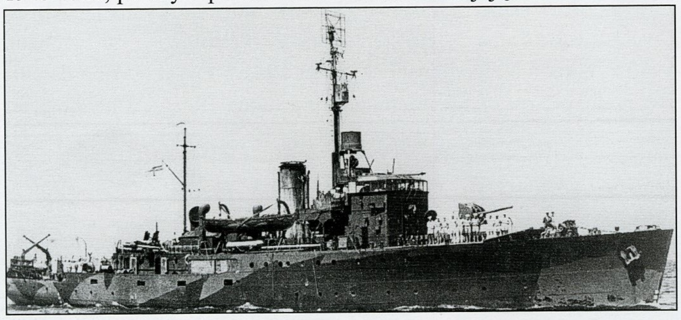
W styczniu 1942 roku *HMAS "Bendigo"* operował w rejonie Cieśniny Banka, w lutym w rejonie Singapuru. W dniu 5 lutego podjął na pokład 78 rozbitków z zatopionego przez Japończyków statku *"Express of Asia"* Dalsza służba to eskorta konwojów na wodach jawajskich, aż do ewakuacji i powrotu do Australii. Tam otrzymał przydział do sił eskortowych operujących na szlaku pomiędzy Australią, a Nową Gwineą. 8 marca 1942 r. *HMAS "Bendigo"* uratował 153 rozbitków z holenderskiego statku *"Jacob"* zatopionego przez japońskie samoloty. Od kwietnia 1943 roku prowadził patrole przeciwko japońskim okrętom podwodnym, jednak bez wymiernych rezultatów. Podczas eskortowania jednego z konwojów 11 kwietnia uratował 32 rozbitków z jugosłowiańskiego statku *"Recina"* po jego zatopieniu. W lutym 1944 roku okręt patrolował wody wokół Nowej Gwinei, później w rejonie wysp Minus i w Zatoce Milne, po czym powrócił do Sydney na remont. Resztę roku 1944 spędził na patrolowaniu i służbie eskortowej w rejonie Nowej Gwinei. Od marca 1945 roku *HMAS "Bendigo"* operował na wodach filipińskich. W składzie Brytyjskich Sił Pacyfiku wziął udział w operacji przeciwko Okinawie. Od września do listopada 1945 roku okręt oczyszczał wody w rejonie Hong-Kongu, po czym powrócił do Australii zawijając do Williamstown 20 grudnia 1945 r. W lutym przebazowany został do Sydney, a w dniu 5 maja 1947 r. sprzedany został na złom chińskiej firmie, która jednak wyremontowała okręt i pod zmienioną nazwą *"Cheung Hing"* eksploatowała go jako cywilną jednostkę. Po kolejnej zmianie nazwy na *"Loyang"* dawny trałowiec był eksploatowany aż do początku lat 80-tych, kiedy to jeszcze raz zmieniono mu nazwę na *"Luoyang"* Roczniki flot z lat 1987/88 nadal wykazywały jego istnienie. Dalsze losy nie są znane.

HMAS "Broome" (J191 zbudowano w stoczni Evans Deakin & Co Ltd w Brisbane. Uroczystość położenia stępki odbyła się 3 maja 1941 r., ceremonię wodowania przeprowadzono 6 października tegoż roku, a przekazanie do służby odbyło się 29 lipca 1942 r. Pierwszym dowódcą mianowany został kmdr por. R. A. Denovan z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Okręt nie był jeszcze w pełni ukończony i stoczniowe prace trwały jeszcze niemal do końca sierpnia, po czym okręt popłynął do Sydney na szkolenie i próby morskie. Gotów do służby w październiku 1942 roku wyruszył do Brisbane, a stamtąd w eskorcie konwoju do Newcastle. W listopadzie odbywał patrole przeciwko japońskim okrętom podwodnym u wybrzeży Queensland, po czym wyruszył na wody Nowej Gwinei operując w Zatoce Milne i w rejonie Port Moresby. *HMAS "Bro-*



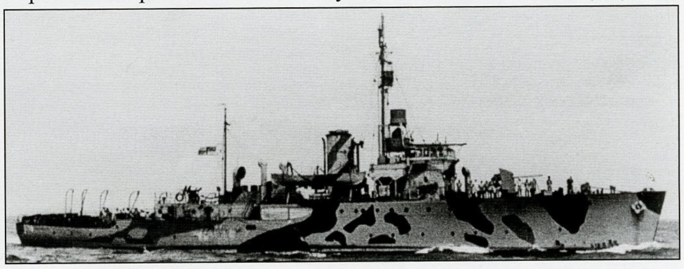
ome" wraz z *HMS "Ballarat"* i *HMAS "Colac"* w grudniu 1942 roku transportowały oddziały australijskiego wojska w rejon Buna, gdzie atakowane były przez japońskie lotnictwo. Misję powtórzono jeszcze dwukrotnie. W styczniu 1943 roku *HMAS "Broome"* powrócił do Australii bazując do lutego w Townsville i prowadząc stamtąd patrole na wodach przybrzeżnych, a następnie wyruszył w rejon Port Moresy. W maju 1943 roku powrócił do Sydney na remont trwający do lipca, po czym powrócił do służby eskortowej na wodach przybrzeżnych Australii pomiędzy Brisbane, a Sydney. W grudniu 1943 roku eskortował konwoje na trasie Queensland Zatoka Milne. Aż do grudnia 1944 roku operował na wodach Nowej Gwinei, a w styczniu 1945 roku skierowany został na wody filipińskie, gdzie pełnił służbę eskortową do sierpnia 1945 roku. Później skierowany został w rejon Hong-Kongu w celu oczyszczania wód z min. 29 grudnia 1945 roku *HMAS "Broome"* powrócił do Australii zawijając do Darwin. W styczniu 1946 roku odwiedził miasto, którego nazwę nosił, a następnie 10 stycznia zawinął do Fremantle. W kwietniu 1946 roku skierowany został do rezerwy. 8 maja 1946 r. wyruszył z Fremantle do Colombo, a nastęnie przybył do Istambułu 22 sierpnia 1946 r., gdzie przekazany flocie tureckiej zmienił nazwę na *"Alanya"* Sklasyfikowany jako korweta pełnił służbę do 1975 roku, kiedy oddany został na złom.

HMAS "Dubbo" (J251 & M251) zbudowany został przez stocznię Mort's Dock & Engineering Co. Ltd w Sydney. Stępkę pod okręt położono 12 października 1941 r., wodowanie odbyło się 7 marca 1942 r., a przekazanie do służby miało miejsce 31 lipca 1942 r. Pierwszym dowódcą został por. mar. Artur G. Thomas z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po niezbędnym okresie szkolenia i prób morskich nowy okręt skierowany został do bazy w Fremantle i stamtąd odbywał patrole przeciw okrętom podwodnym. Tak się złożyło, że *HMAS "Dubbo"* spędził całą wojnę bazując właśnie w Fremantle i nie miał okazji do wzięcia udziału w wielu spektakularnych operacjach, które stały się udziałem wielu jego okrętów bliźniaczych. Nie mniej jednak załoga przeżyła chwile napięcia, kiedy to pod koniec 1944 roku została zaalarmowana obecnością w rejonie ich patrolowania niemieckiego *U-862*. Dziesięciodniowe poszukiwania całej grupy, do której należał *HMAS "Dubbo"* niestety nie przyniosły spodziewanych rezultatów i *U-862* zniknął równie tajemniczo, jak się pojawił. Niemiecki U-Boot zatopił w tym czasie amerykański transportowiec *"Peter Silvestri"* na zachód od Fremantle, a załoga *HMAS "Dubbo"* miała za zadanie odnaleźć rozbitków, jednak poszukiwania okazały się bezskuteczne, bo nie odnaleziono nikogo. W marcu *"Dubbo"* opuścił Fremantle i przybył do Darwin, skąd wyruszył w kwietniu na wody Nowej Gwinei. Służbę w rejonie Port Moresby i Wysp Salomona pełnił do października 1945 roku, po czym powrócił do Australii zawijając do Brisbane na



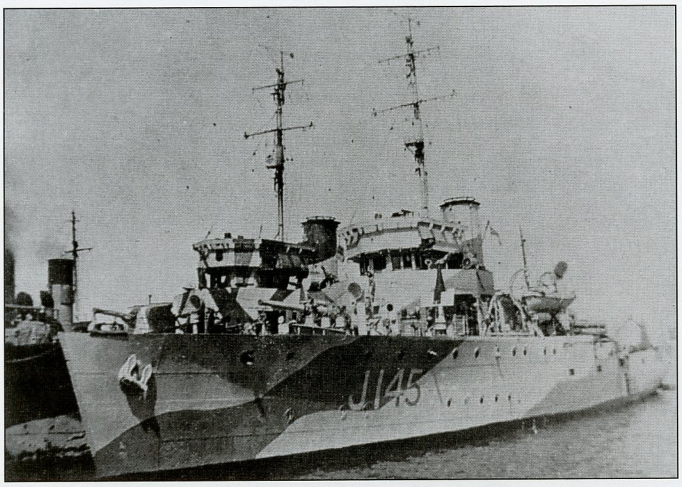
remont. W styczniu 1946 roku wszedł w skład 20 Flotylli Trałowców i operował u wybrzeży Australii. W kwietniu zawinął do Sydney i oddany został do rezerwy 7 lutego 1947 r. W 1958 roku sprzedany na złom japońskiej firmie Mitsubishi Soji Kaisha Ltd w Tokio.

HMAS "Horsham" (J235) zbudowała stocznia Melbourne Harbour Trust w Williamstown. Stępka została położona 26 czerwca 1941 r., okręt zwodowano 16 maja 1942 r., a przekazano do służby 18 listopada 1942 r. Pierwszym dowódcą został kmdr por. William H. Newby z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Okręt pomimo przekazania do służby nie był jeszcze zupełnie ukończony, dlatego nadal trwały na nim prace wyposażeniowe. Dopiero pod koniec roku *HMAS "Horsham"* przeszedł próby morskie, a załoga przeszła odpowiednie przeszkolenie. W styczniu 1943 roku okręt był gotów



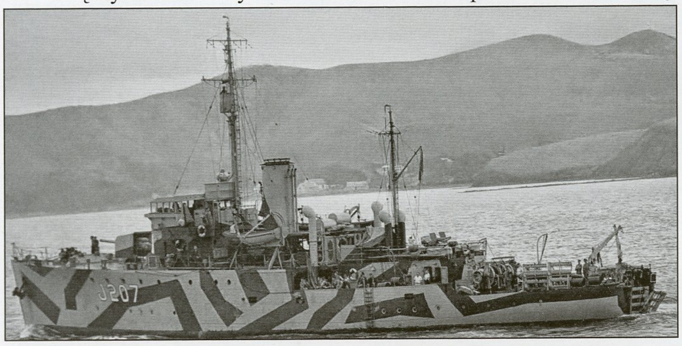
do służby, w związku z czym skierowany został do australijskiej bazy w Fremantle, wchodząc w skład sił prowadzących patrole i eskortę konwojów na wodach zachodniego wybrzeża Australii m. in. na szlakach konwojowych do Geraldton i Zatoki Exmouth. Ta dość monotonna dla załogi, nie zaznaczająca się żadnymi szczególnymi wydarzeniami trwała do sierpnia 1944 roku, kiedy trałowiec powrócił do Darwin. Tam jako okręt naprawczy pozostawał do listopada, kiedy odstawiono go do rezerwy w Fremantle. W 1956 roku okręt został sprzedany na złom firmie Hong Kong Delta Shipping Co.

HMAS "Lismore" (J145) zbudowany został przez stocznię Mort's Dock & Engineering Co. Ltd w Sydney. Uroczystość położenia stępki miała miejsce 26 lutego 1940 r., ceremonię wodowania przeprowadzono 10 sierpnia 1940 r., a okręt oddano do służby 24 stycznia 1941 r. Pierwszym dowódcą mianowany został kmdr por. Stanley A. Crawford z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po okresie prób i zakończeniu szkolenia nowy okręt wyruszył w rejs w towarzystwie bliźniaczego *HMAS "Bathurst"* do Singapuru, gdzie dotarł 26 marca 1941 r., rozpoczynając tym samym swoją służbę na wodach Indii Wschodnich. 24 maja wyruszył do Suezu, zawijając po drodze do Colombo, a także zatrzymując się na Seszelach i w Adenie. W czerwcu okręt dołączył do sił operujących na wodach Morza Czerwonego. Do połowy grudnia *HMAS "Lismore"* operował u wybrzeży Afryki Wschodniej, patrolując wody przybrzeżne i wspierając utrzymanie blokady francuskiej Somalii. Po wybuchu wojny na Pacyfiku, 16 grudnia okręt odwołano i skierowano do Colombo, gdzie miał dołączyć do Wschodniej Floty jako eskortowiec wspierający konwoje na Oceanie Indyjskim. Od stycznia 1942 do kwietnia 1943 roku jako eskortowiec nadal osłaniał konwoje na Oceanie Indyjskim, aż po Zatokę Perską. W maju przybył do Adenu, następnie wraz z trzema swoimi siostrzanymi okrętami udał się na Morze Śródziemne w składzie 21 Flotylli Trałowców. Służba eskortowa na Morzu Śródziemnym poza częstymi atakami lotnictwa wroga nie wyróżniała się niczym szczególnym, a okręt szczęśliwie nie został ani razu uszkodzony. We wrześniu 1943 roku pokonując Kanał Sueski *HMAS "Lismore"* powrócił do Floty Wschodniej i do służby eskortowej na Oceanie Indyjskim. Od 3 grudnia 1944 r. okręt skierowano do Fremantle. Była to pierwsza wizyta w australijskim porcie po opuszczeniu macierzystych wód w 1941 roku. Był to rekord w marynarce Australii, bowiem żaden inny australijski okręt nie przebywał tak długo poza ojczyzną w okresie II wojny światowej. W styczniu 1945 roku *HMAS "Lismore"* przybył do Sydney i tam włączony został w skład 21 Flotylli Trałowców Brytyjskiej Floty Pacyfiku. Od marca do czerwca 1945 roku uczestniczył w operacji prze-



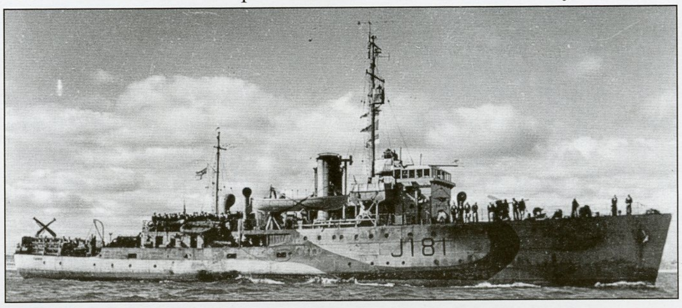
ciwko Okinawie. Później powrócił do Darwin, a w marcu 1946 roku do Sydney. 1 czerwca 1946 r. wyruszył w rejs na Cejlon, gdzie miał zostać przekazany flocie holenderskiej, co nastąpiło w Trincomalee 3 lipca 1946 r. Okręt zmienił wówczas nazwę na *"Batjan"* i pełnił służbę pod holenderską banderą do 1958 roku, kiedy został skreślony z listy floty i przekazany na złom.

HMAS "Mildura" (J207) zbudowano w stoczni Mort's Dock & Engineering Co. Ltd w Sydney. Uroczyste położenie stępki miało miejsce 23 września 1940 r., wodowanie 15 marca 1941 r., a przekazanie do służby 23 lipca 1941 r. Pierwszym dowódcą mianowany został por. mar. Georgie E. V G. Owens z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po zakończeniu prób i szkolenia *HMAS "Mildura"* dołączył do 20 Flotylli Trałowców. Do sierpnia 1942 roku okręt



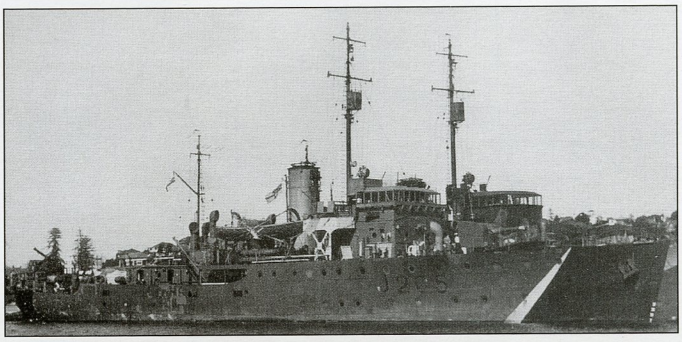
pełnił służbę eskortową, patrolową i brał udział w wielu akcjach trałowania min na wodach wschodniego wybrzeża Australii i południowego Pacyfiku. Od sierpnia do grudnia 1943 roku patrolował i eskortował konwoje na wodach wschodniego wybrzeża Australii. W tym okresie japońskie okręty podwodne zatopiły w tym rejonie 11 statków, na których zginęło 407 marynarzy. Od stycznia do lipca 1944 roku *HMAS "Mildura"* odbywał patrole przeciwko okrętom podwodnym w rejonie wybrzeża Queensland, a także eskortował konwoje na trasie Townsville Nowa Gwinea. W sierpniu zmienił się obszar działania okrętu, bowiem przebazowany został na zachodnie wybrzeże Australii z bazą w Fremantle. W marcu 1945 roku zawijając po drodze do Darwin powrócił do Port Moresby. Od końca czerwca 1945 roku operował w rejonie Morotai, a także na wodach filipińskich. Następnie dołączył w zatoce Subic do sił trałowców wyznaczonych do trałowania wód w rejonie Hong-Kongu, które rozpoczęto 30 sierpnia 1945 r. Po powrocie do Australii skierowany został do bazy w Fremantle, gdzie wycofano go ze służby w 1951 roku i przeklasyfikowano na okręt szkolny. 8 września 1965 r. sprzedany i złomowany przez firmę Brisbane Non-Ferrous Pty Ltd.

HMAS "Tamworth" (J181) zbudowany został w stoczni Walkers Ltd w Maryborough. Stępkę położono 25 sierpnia 1941 r., kadłub zwodowano 14 marca 1942 r., a przekazano do służby 8 sierpnia 1942 r. Pierwszym dowódcą mianowany został kmdr por. William H. Deans z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po zakończeniu szkolenia i prób morskich w Zatoce Harvey i w pobliżu Sydney, trałowiec przebazowany został do Melbourne. W listopadzie opuścił Melbourne i w eskorcie konwoju wyruszył do Fremantle na zachodnim wybrzeżu Australii. Od stycznia 1943 roku okręt pełnił służbę eskortową i patrolową na wodach Oceanu Indyjskiego, osłaniając konwoje aż do Zatoki Perskiej. W październiku 1943 roku osłaniał storpedowany przez niemieckiego U-Boota statek norweski *"Anna Knudsen"* aż do Adenu. W lutym 1944 roku eskortował konwój z Zatoki Perskiej do Adenu. Konwój zaatakowany został przez *U-188*, który storpedował trzy tankowce. Amerykański *"E. G. Seubert"* zatonął, brytyjski *"San Alvaro"* nie zatonął wprawdzie, ale ogarnięty szalejącymi pożarami nie nadawał się ani do nawigacji, ani do holowania, w związku z czym obowiązek jego zatopienia przypadł właśnie *HMAS "Tamworth"*, który ogniem swego działa oraz bombami głębinowymi w końcu posłał go na dno. Trzecim utraconym tankowcem był norweski statek, który załoga zdołała szczęśliwie opuścić zanim zatonął. *HMAS "Tamworth"* uratował 133 rozbitków. Od 21 października 1944 r. skierowany został do



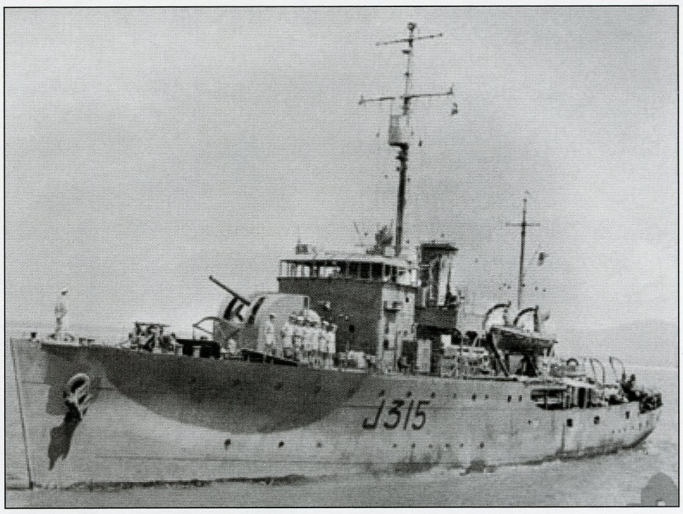
Fremantle, a w listopadzie przybył do Colombo, gdzie 22 listopada wszedł w skład 22 Flotylli Trałowców Brytyjskiej Floty Pacyfiku. W styczniu 1945 roku opuścił Trincomalee i wyruszył do Fremantle. W marcu popłynął do amerykańskiej bazy na wyspie Minus (Wyspy Admiralicji), gdzie miał zostać przyłączony do sił eskortowych skierowanych do osłony konwojów na Pacyfiku i w rejonie Filipin. We wrześniu 1945 roku *HMAS "Tamworth"* wraz z okrętami swojej flotylli bazował w Hong-Kongu, skąd wyruszał na patrole i trałowanie. Pod koniec roku powrócił do Australii, gdzie w bazie w Sydney 30 kwietnia 1946 r. zapadła decyzja o przekazaniu okrętu holenderskiej marynarce wojennej. Ze zmienioną nazwą na *"Tidore"* pełnił służbę do grudnia 1949 roku, kiedy został przekazany marynarce Indonezji i wówczas po raz kolejny zmienił nazwę na *"Pati Unus"* Wycofany został ze służby dopiero w 1969 roku.

HMAS "Townsville" (J205) zbudowała stocznia Evans Deakin & Co. Ltd w Brisbane, gdzie stępkę pod okręt położono 16 listopada 1940 r., a kadłub zwodowano 13 maja 1941 r. Okręt oddano do służby podczas uroczystej ceremonii 19 grudnia 1941 r., a jego pierw-



szym dowódcą mianowany został kmdr por. John Abbot z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po ukończeniu szkolenia i prób morskich, okręt rozpoczął swoją karierę w lutym 1942 roku osłaniając konwój z Darwin do wyspy Thursday. Okręt znajdował się w porcie, kiedy 19 lutego 1942 r. miał miejsce najcięższy i najbardziej niszczycielski nalot samolotów japońskich na Darwin na szczęście jednak obeszło się bez uszkodzeń. 28 lipca *HMAS "Townsville"* został skierowany z Darwin do Sydney, skąd rozpoczął służbę patrolową i eskortową na wschodnim wybrzeżu Australii, gdzie japońskie okręty podwodne stanowiły spore zagrożenie dla żeglugi. Ten rodzaj służby trwał do maja 1944 roku, kiedy to *HMAS "Townsville"* został skierowany do Brisbane, a stamtąd na wody Nowej Gwinei, gdzie okręt spędził kolejne pięć miesięcy. W listopadzie powrócił na krótko do Australii, po czym znów pojawił się w rejonie Zatoki Milne, Morotai i Biak i operował tam do czerwca 1945 roku. Wtedy skierowany został do Melbourne na remont. W okresie powojennym wchodził w skład 20 Flotylli Trałowców i przebywał w rejonie Nowej Brytanii oraz u wybrzeży Australii. Wycofany ze służby czynnej i skierowany do rezerwy floty zawinął do Fremantle 7 sierpnia 1946 r. Sprzedany 8 sierpnia 1956 r. na złom do Hong Kongu, gdzie został złomowany.

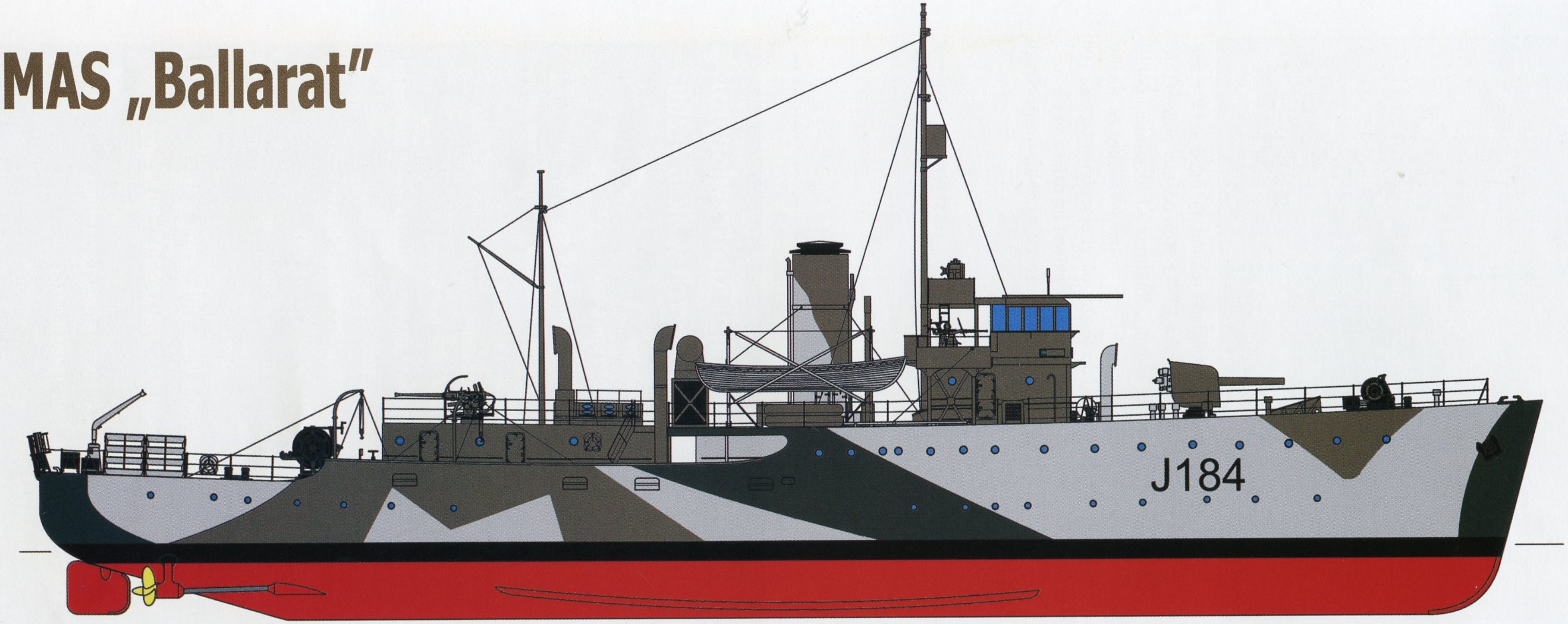
HMAS "Wagga" (J315) zbudowano w stoczni Mort's Dock & Engineering Co. Ltd w Sydney. Uroczystość położenia stępki odbyła się 8 marca 1942 r., ceremonię wodowania przeprowadzono 25 lipca 1942 r., a przekazanie do służby miało miejsce 18 grudnia tego samego roku. Pierwszym dowódcą mianowany został por. mar. Donald K. Cracknell z Rezerwy Australijskiej Marynarki Wojennej. Po obowiązkowym szkoleniu załogi i zakończeniu prób, okręt rozpoczął swoją karierę bojową w styczniu 1943 roku od eskortowania konwojów na wodach wschodniego wybrzeża Australii. Pod koniec stycznia poszukiwał rozbitków z zatopionego przez japoński okręt podwodny statku *"Kalingo"*, jednak bez rezultatu. W marcu operował na wodach u wybrzeża Queensland, a pod koniec tego miesiąca skierowany został na wody Nowej Gwinei. 14 kwietnia w Zatoce Milne *HMAS "Wagga"* znalazł się pod bombami japońskich samolotów. Choć zagrożenie było poważne, okręt na szczęście nie ucierpiał. Do końca roku okręt eskortował konwoje pomiędzy Australią, a Nową Gwineą. Po miesięcznym pobycie w Williamstown od grudnia do stycznia 1944 roku, *HMAS "Wagga"* powrócił w rejon Nowej Gwinei w lutym tego roku. W maju brał udział w bombardowaniu japońskich pozycji w Bunabun Harbour, Neptune Point oraz Uligan Harbour, na zachód od wyspy Madang. Do sierpnia 1945 roku *HMAS "Wagga"* operował wciąż na wodach wokół Nowej Gwinei, po czym w sierpniu zawinął do Darwin. Niebawem go opuścił i popłynął do Zatoki Subic, a następnie w rejon Hong-Kongu, gdzie przybył 29 września 1945 r. Październik upłynął załodze okrętu na trałowaniu wód w rejonie Hong-Kongu, po czym w listopadzie okręt skierowano do Australii. Do Sydney zawinął 2 listopada, a następnie przeszedł do Melbourne 7 listopada. Tam wycofany został ze służby czynnej i odstawiony do rezerwy floty 28 listopada 1945 r. Okręt przebywał w rezerwie przez siedem kolejnych lat, po czym został ponownie wcielony do służby czynnej 12 grudnia 1951 r. pod dowództwem kmdr por. Alwyna J. Forda z Royal Australia Navy. Przez kolejne sześć lat *HMAS "Wagga"* wykorzystywany był w charakterze okrętu szkolnego. W tym okresie przepłynął 78 000 Mm odbywając rejsy ćwiczebne i szkolne. W sierpniu 1952 roku *HMAS "Wagga"* towarzyszył w podróży do Newcastle krążownikowi *HMAS "Hobart"* Po trwającym trzy miesiące remoncie przeprowadzonym w Sydney pod koniec 1954 roku, *HMAS "Wagga"* wyruszył do Nowej Gwinei w swój kolejny rejs. Powrócił do Sydney w

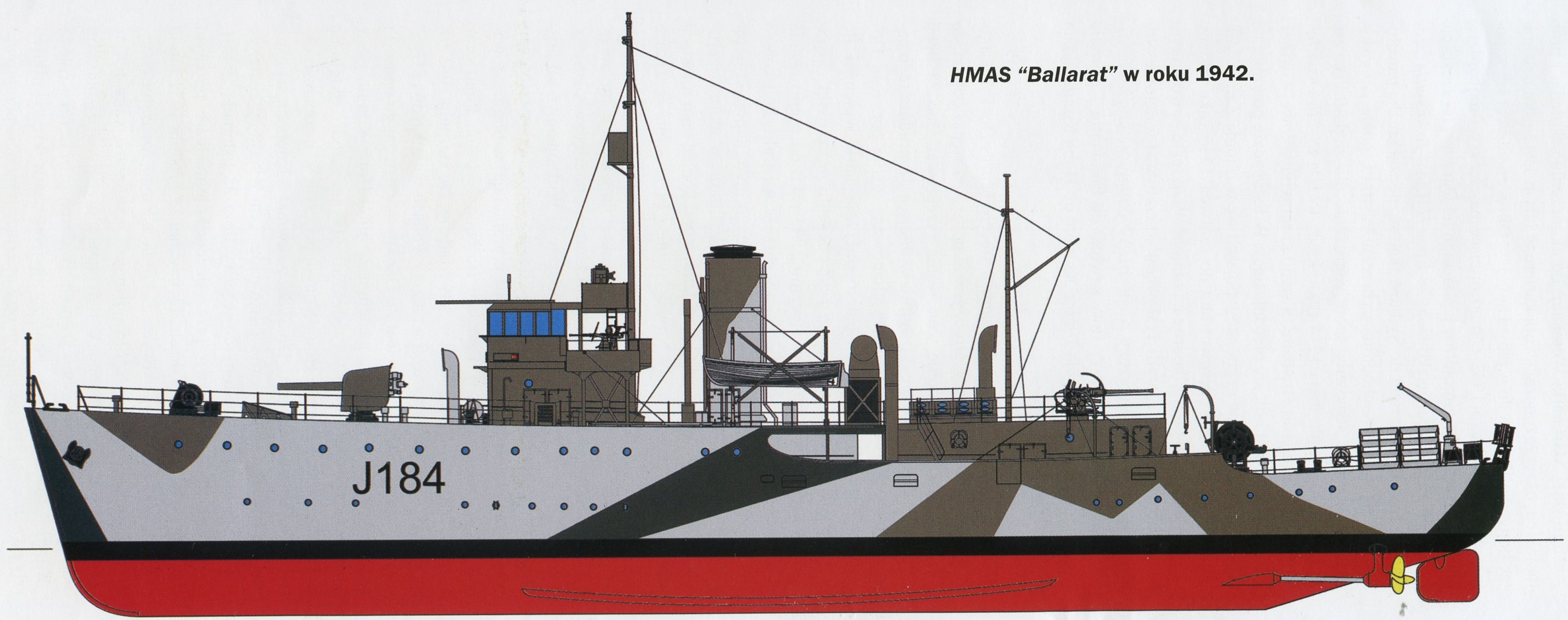


marcu 1957 roku na kolejny przegląd i remont. Po raz drugi w rezerwie znalazł się od 25 października 1957 r. Rok później powrócił jeszcze do służby odbywając kolejny długi rejs z kadetami na pokładzie, po czym 31 października 1958 r. został wycofany ze służby. Od dnia pierwszego wejścia do służby, okręt przepłynął łącznie 190 000 Mm! Od 31 maja 1961 r. okręt oczekiwał na dalsze swoje losy, jednak w marcu 1962 roku sprzedany został na złom firmie South Australia Carring Co.

tekst Grzegorz Nowak
foto: Internet

HMAS „Ballarat”

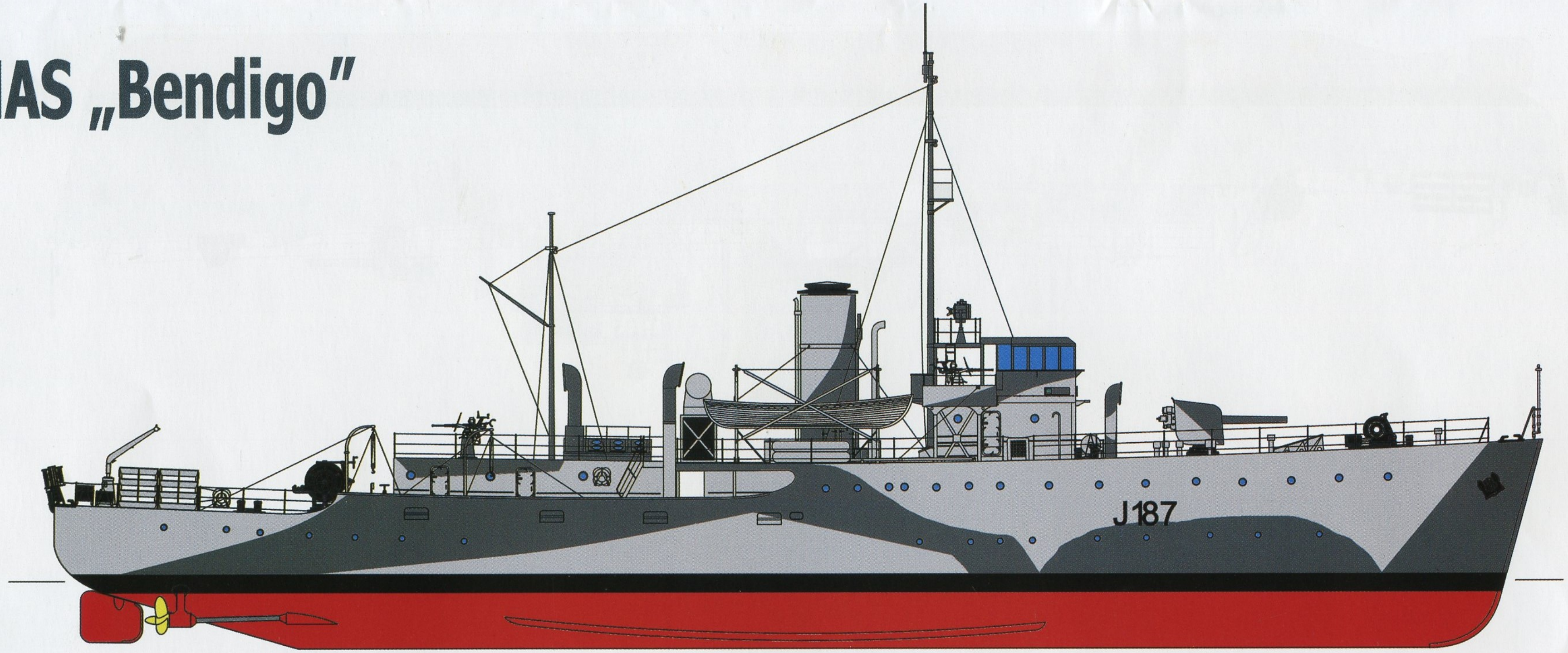


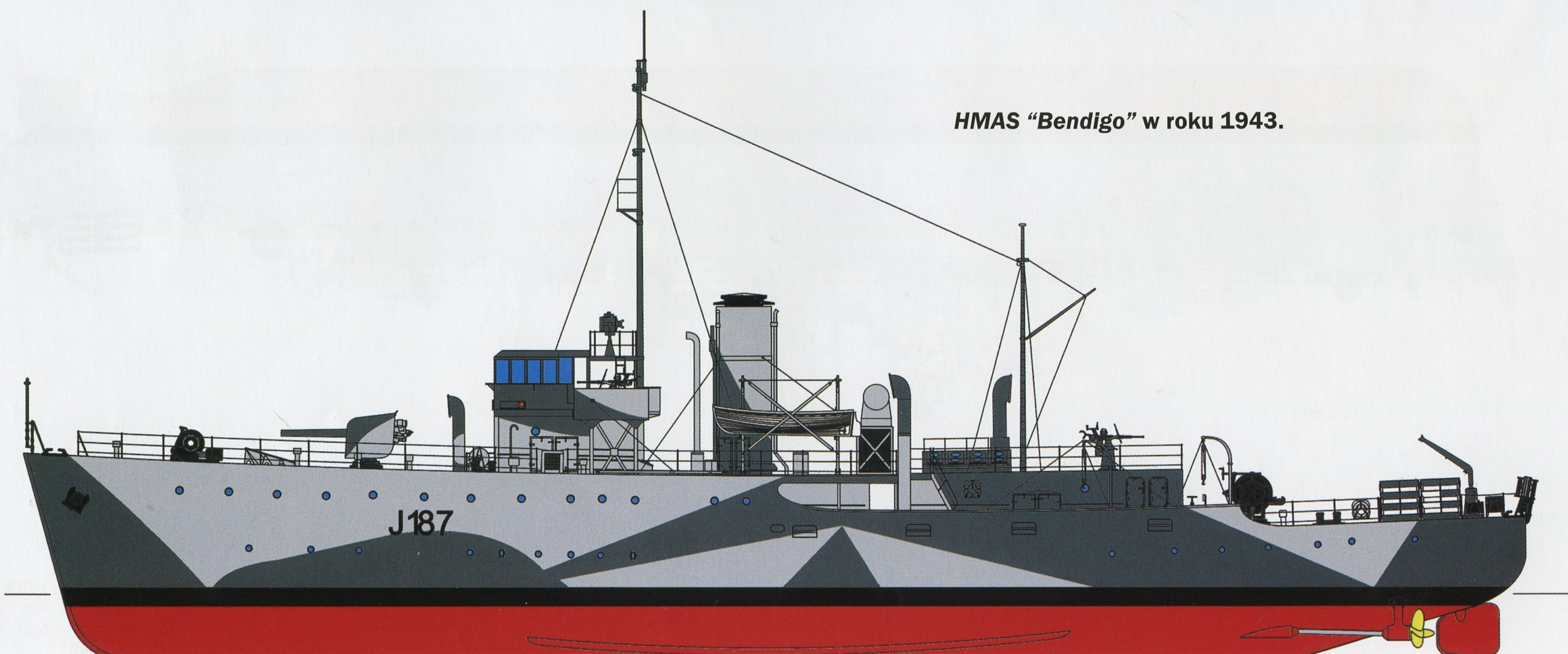


HMAS “Ballarat” **w roku 1942.**

rys. Czesław Greszkiewicz

HMAS „Bendigo"

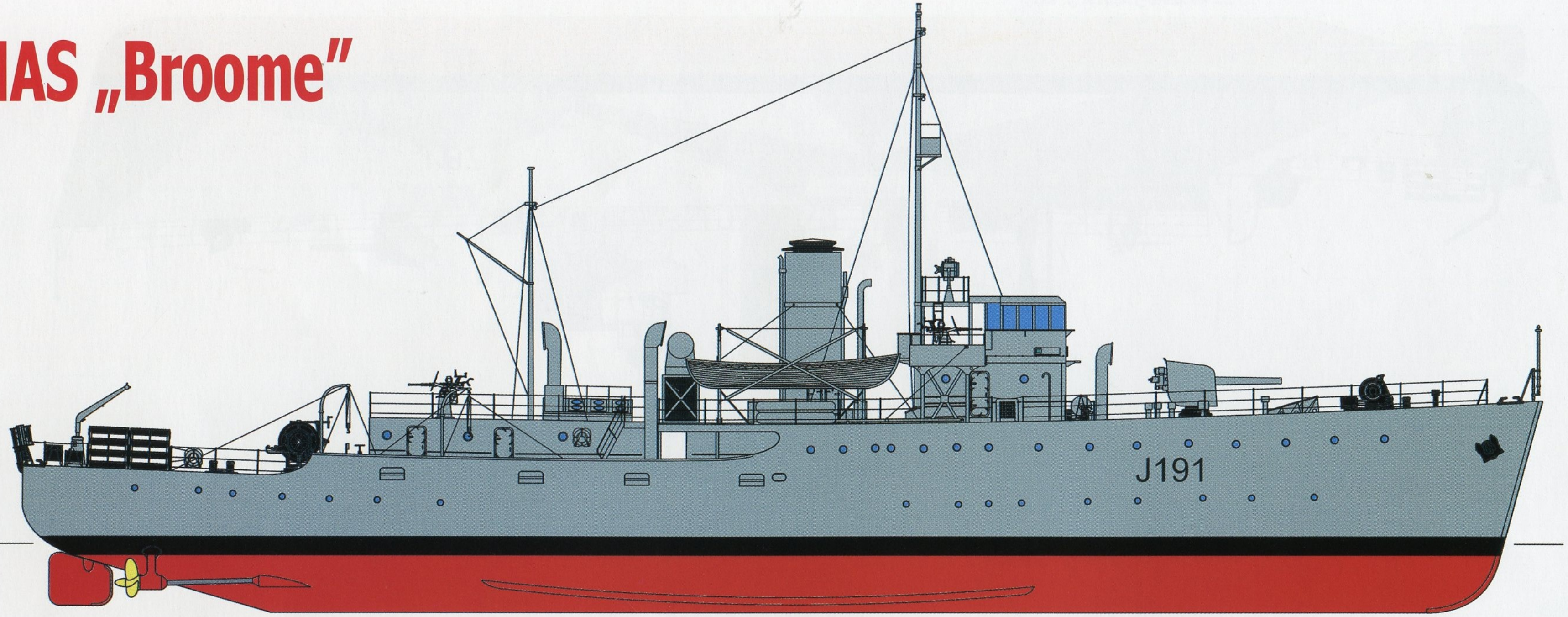


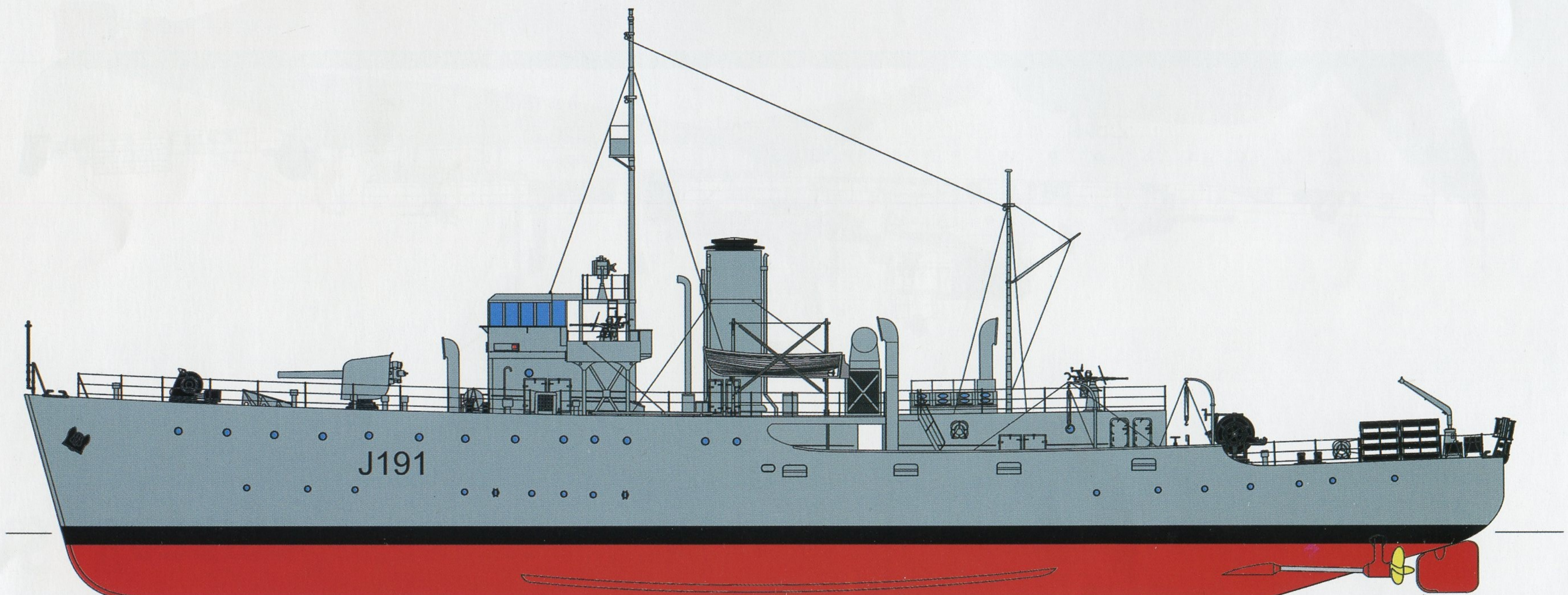


HMAS "Bendigo" w roku 1943.

rys. Czesław Greszkiewicz

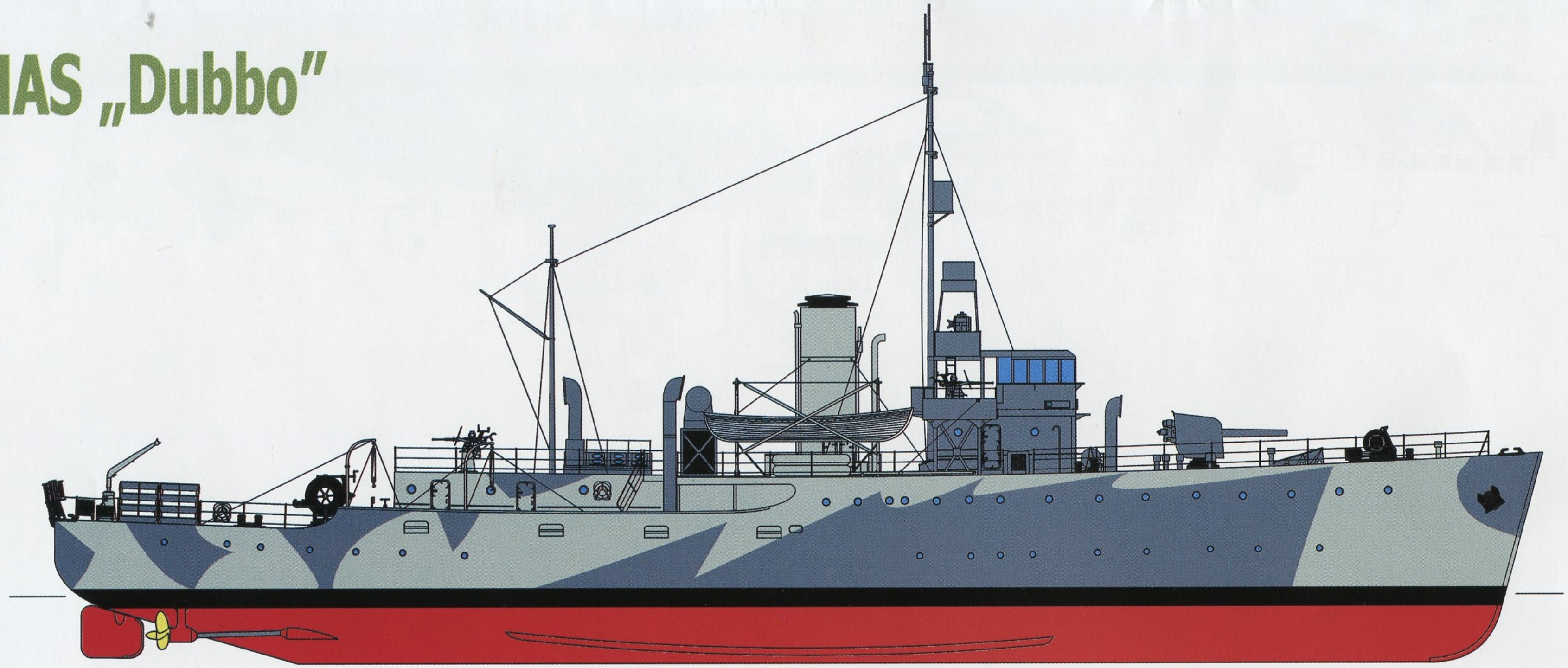
HMAS „Broome"



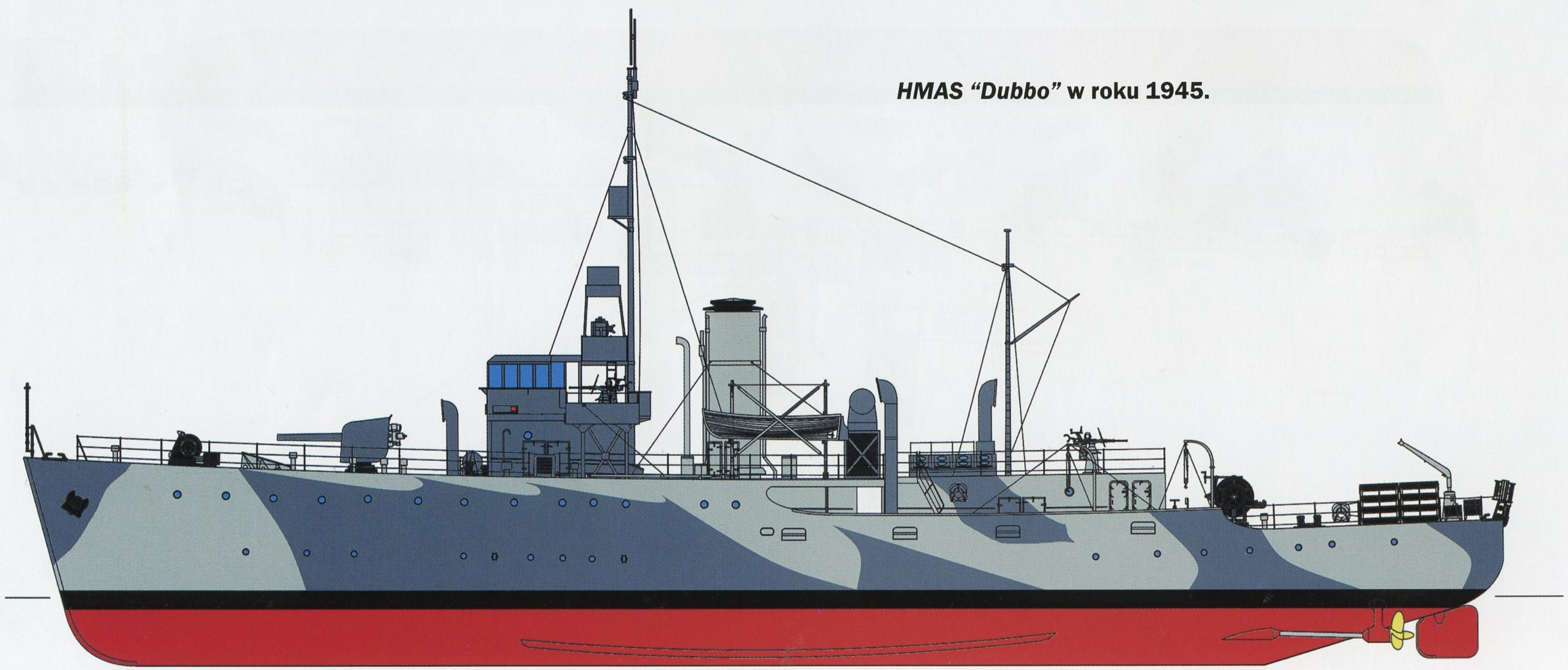


rys.Czesław Greszkiewicz

HMAS „Dubbo"

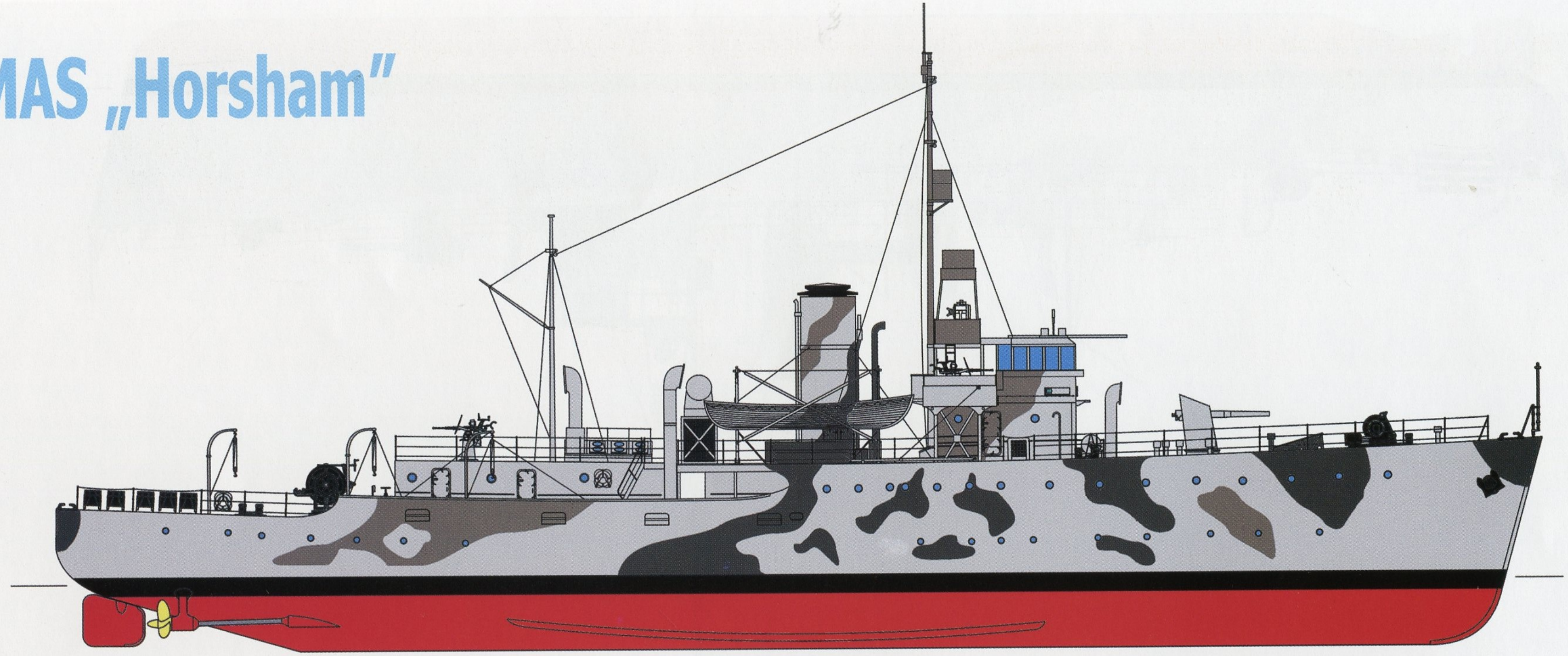


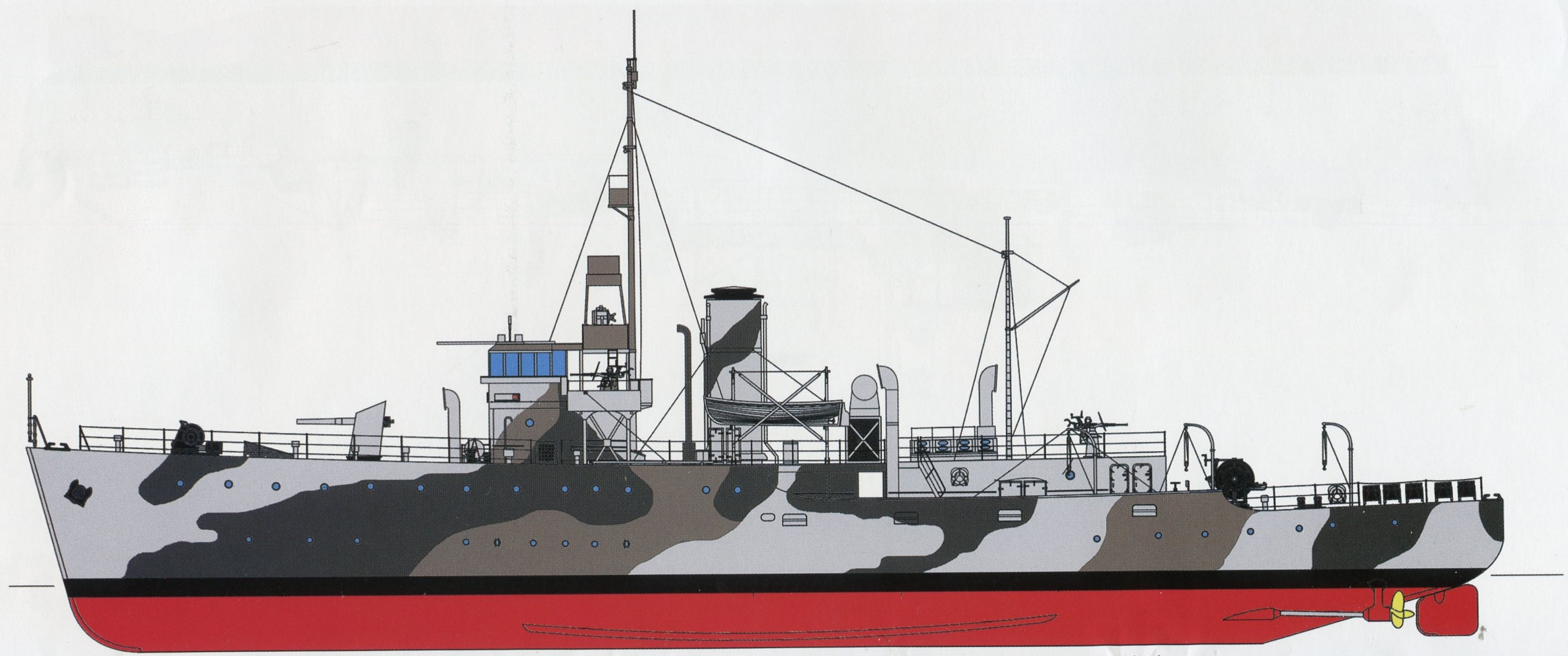
HMAS *"Dubbo"* w roku 1945.



rys. Czesław Greszkiewicz

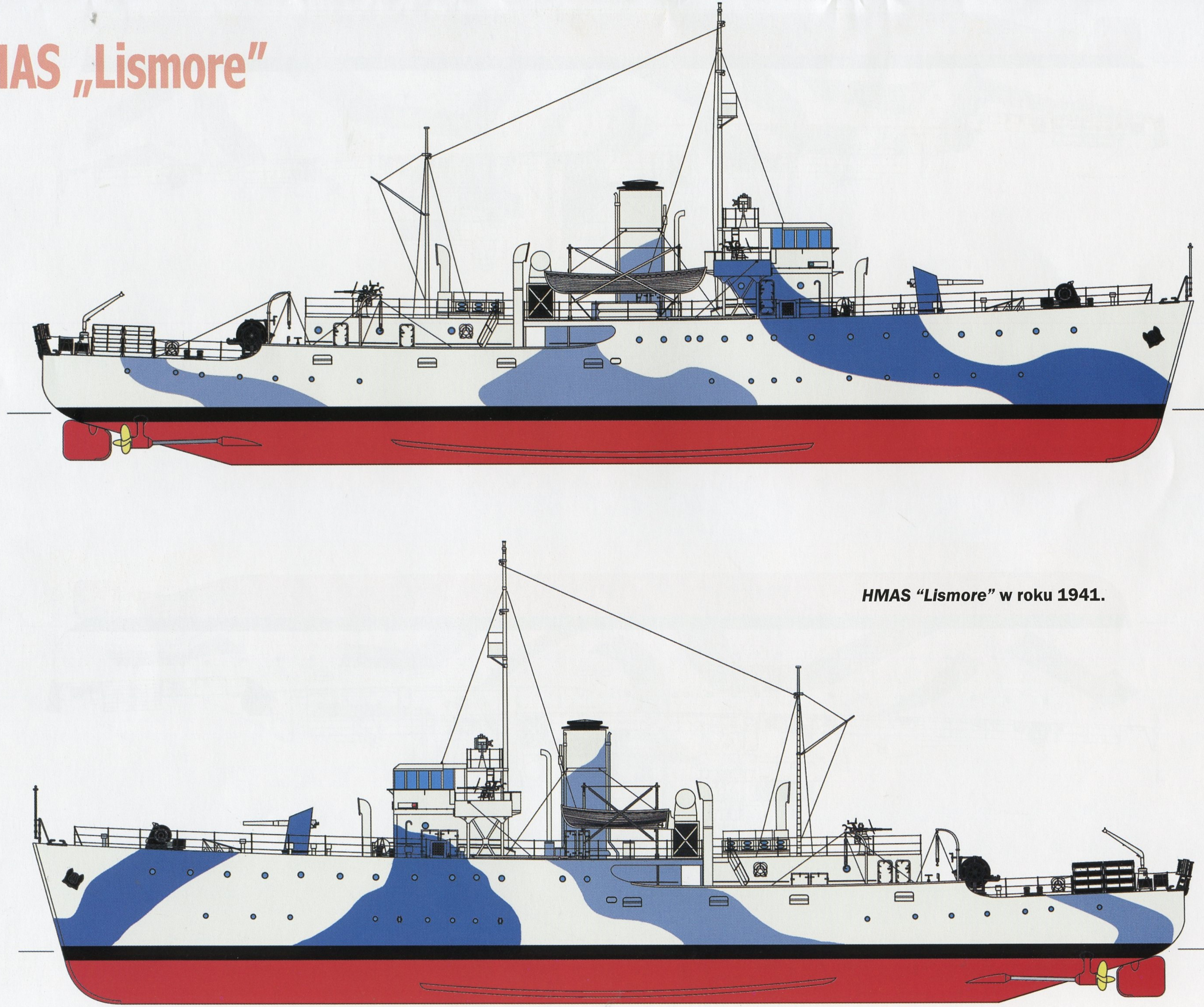
HMAS „Horsham”





rys. Czesław Greszkiewicz

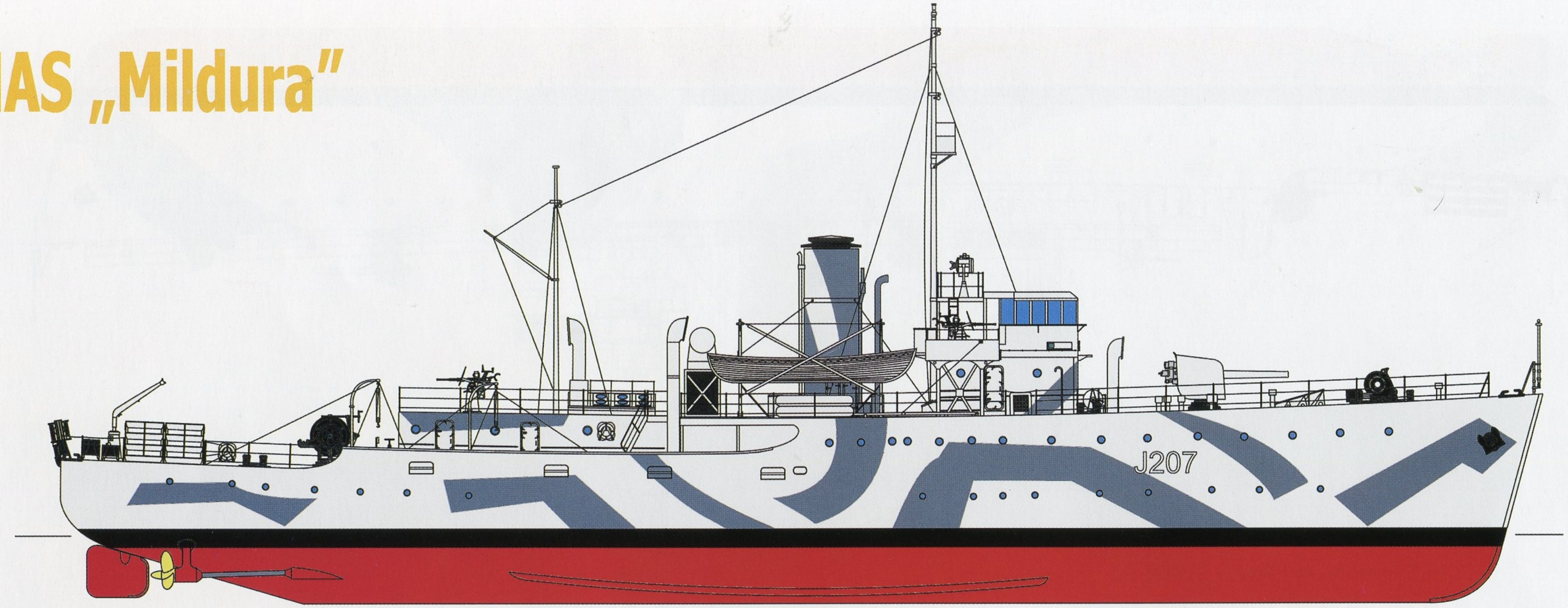
HMAS „Lismore"



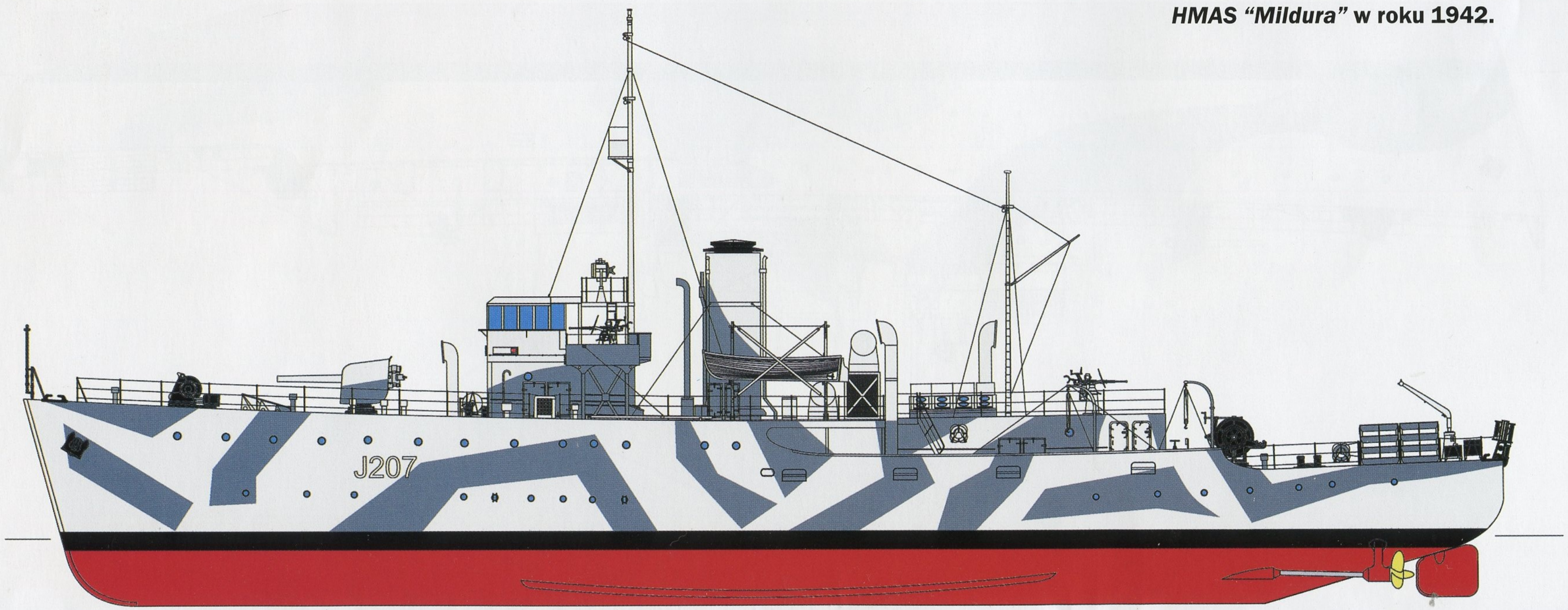
HMAS *"Lismore"* w roku 1941.

rys. Czesław Greszkiewicz

HMAS „Mildura"

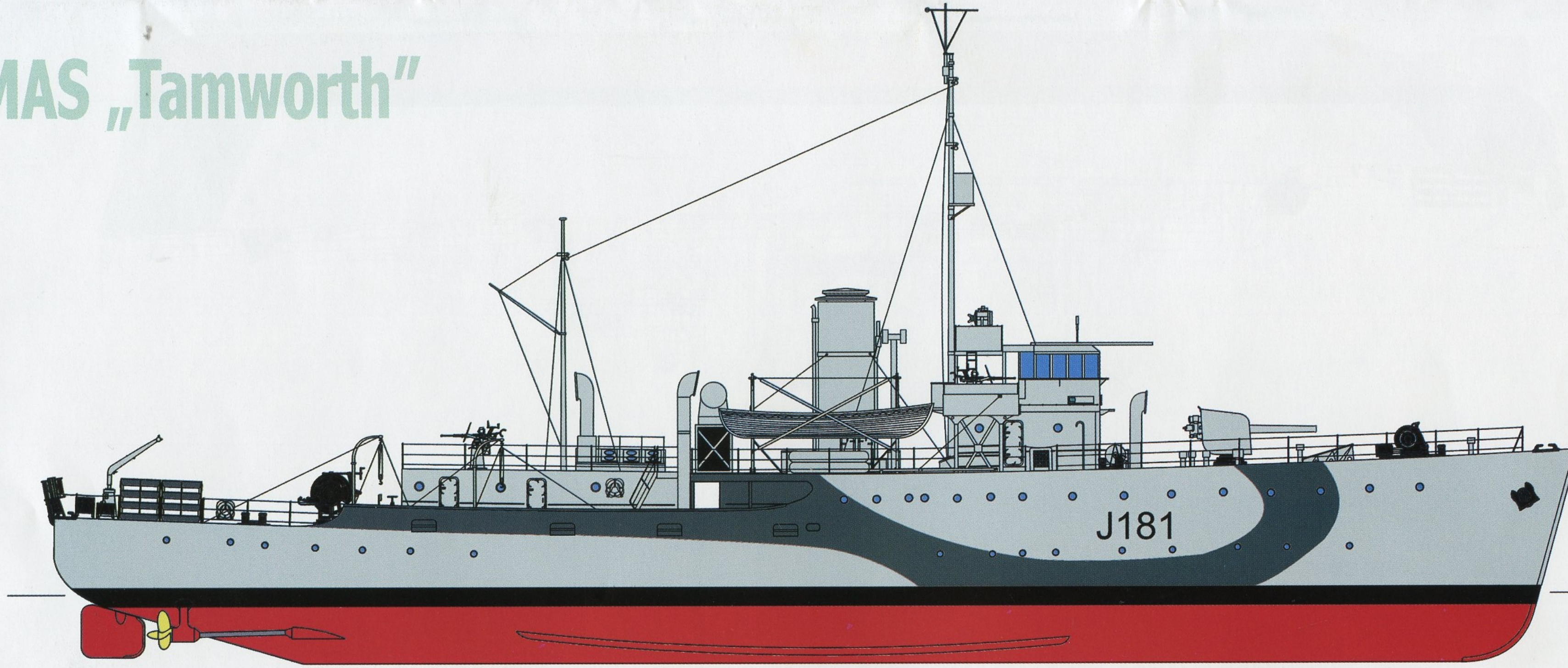


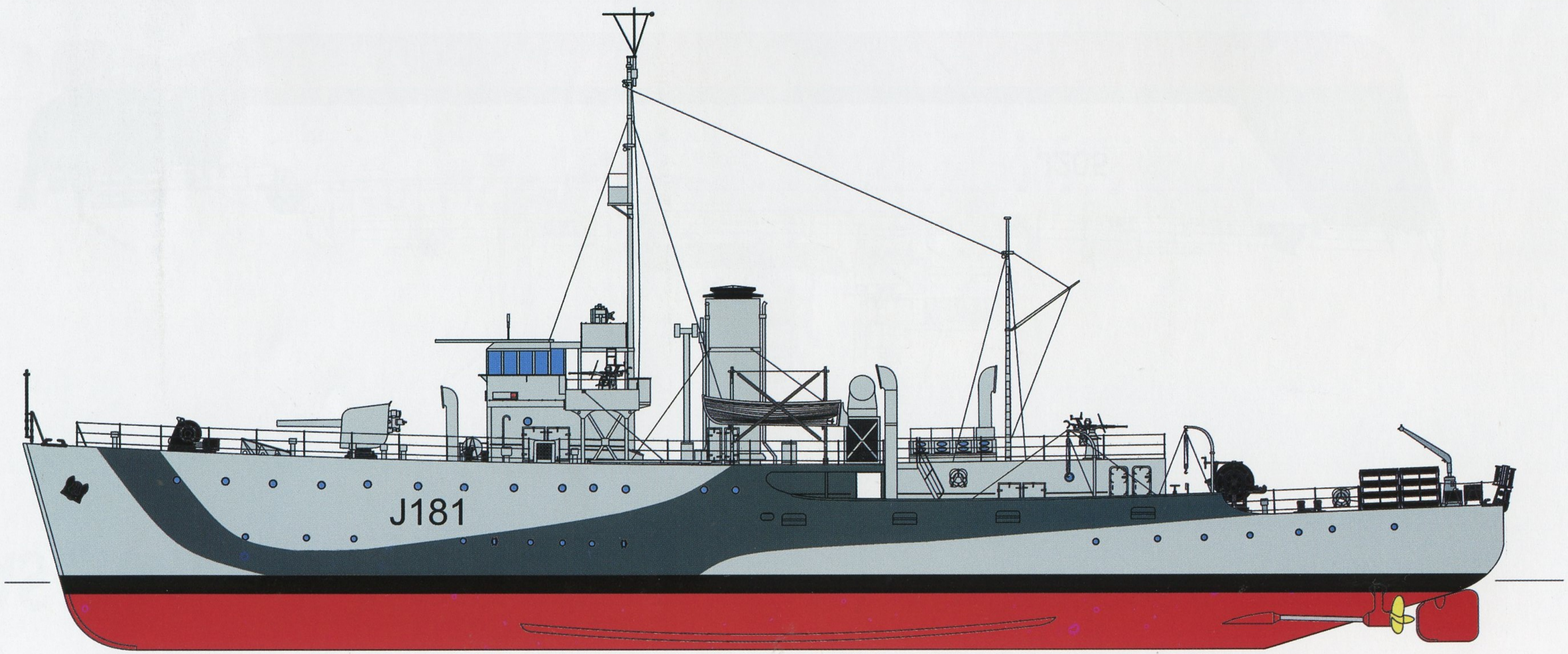
HMAS *"Mildura"* w roku 1942.



rys.Czesław Greszkiewicz

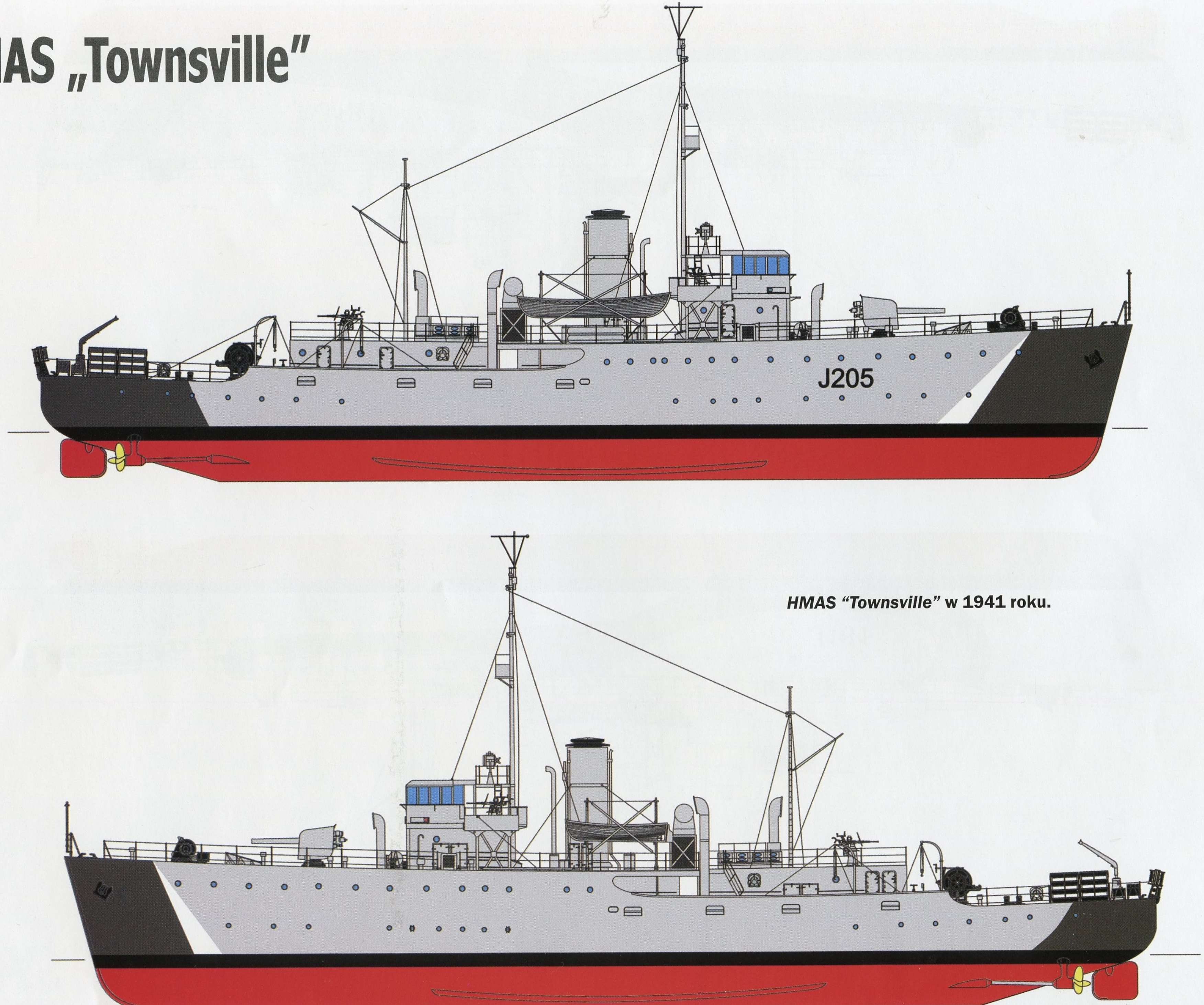
HMAS „Tamworth”





rys.Czesław Greszkiewicz

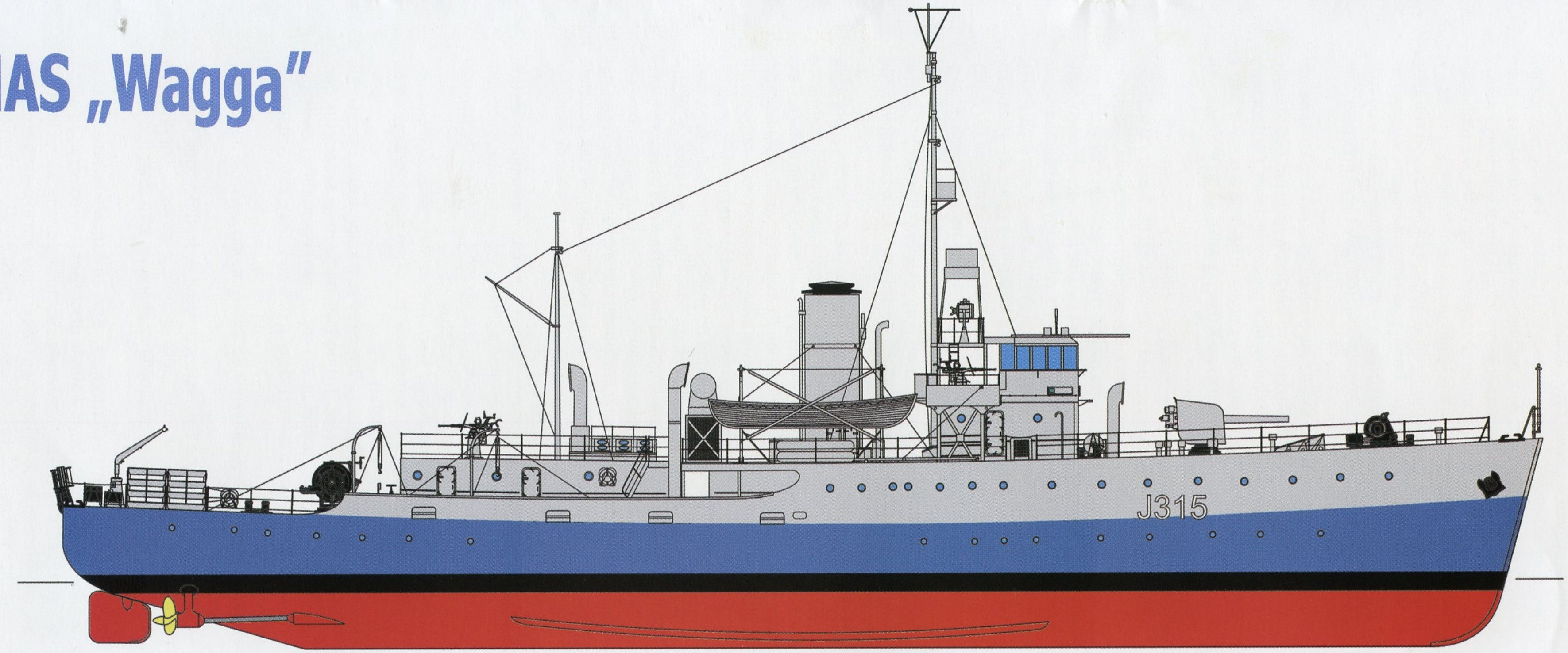
HMAS „Townsville”

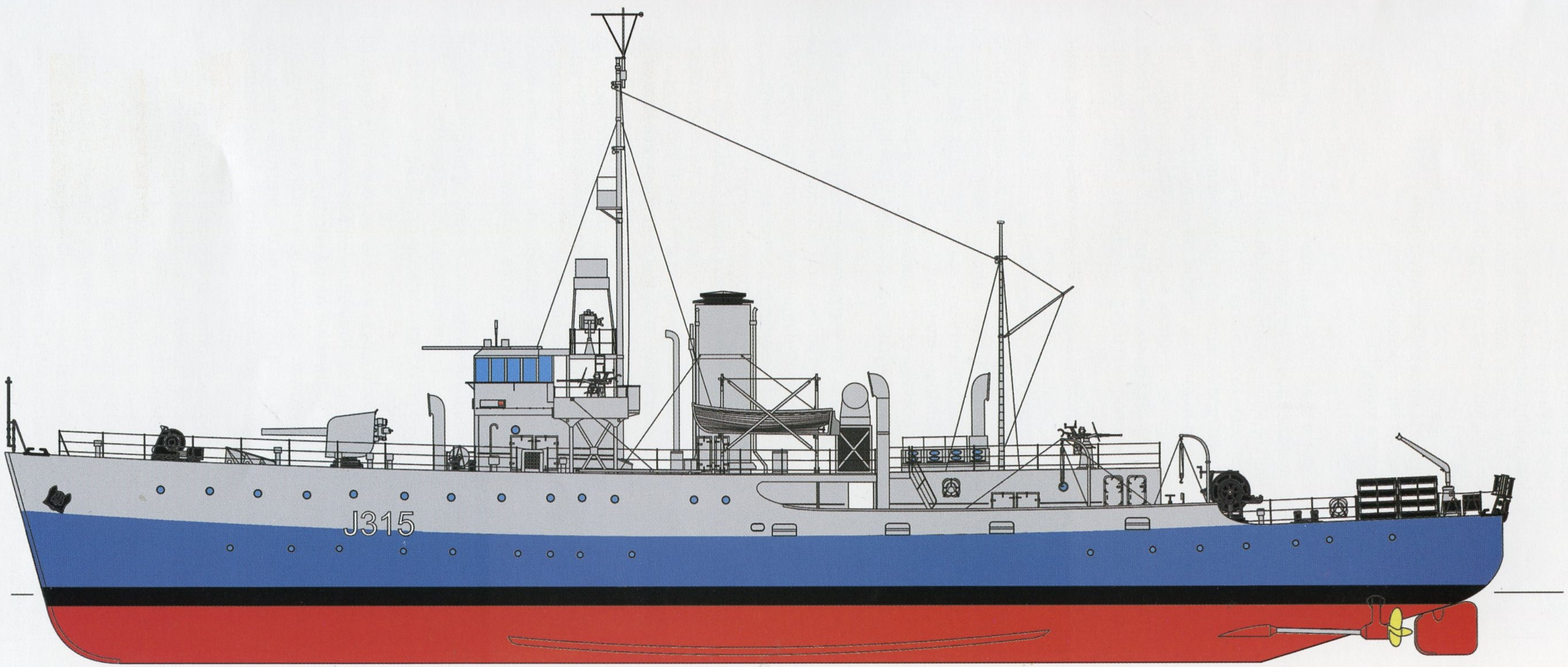


HMAS “Townsville” **w 1941 roku.**

rys.Czesław Greszkiewicz

HMAS „Wagga"





rys.Czesław Greszkiewicz

OPIS BUDOWY MODELU

Symbole wykorzystane w numeracji części modelu oznaczają:

* - podkleić tekturą 0,5 mm;
** podkleić tekturą 1 mm;
DW - indeks górny numeracji części oznaczający „dwie warstwy" Tak opisany element nakleić na skrawek papieru z wycinanki, lub arkusz typowego bloku technicznego;
zwinąć w rurkę;
zwinąć ciasno;
wytrasować wzdłuż wskazanych linii i zagiąć;
rozciąć wzdłuż wskazanych linii;
fazowanie krawędzi.
wyciąć

Prezentowany model w skali 1:200 jest prosty w budowie, nawet przy zastosowaniu najbardziej podstawowych technik i narzędzi modelarskich. Nie mniej jednak pewne elementy będą stosunkowo trudne i pracochłonne do wykonania. Konstrukcja kadłuba umożliwia budowę w dwóch wariantach: jako modelu stołowego (do linii wodnej) lub z pełnym kadłubem. Wariant budowy należy określić na samym początku prac: jeśli modelarz decyduje się na model stołowy, należy zrezygnować z elementów podwodnej części szkieletu i poszycia kadłuba. Poniżej przedstawiam zbiór swobodnych uwag, które będą pomocne Wam przy budowie tego modelu:

- Elementy szkieletu oznaczone literami „W" oraz pokłady należy nakleić na tekturę 0,5 mm zgodnie z oznaczeniem „*"
- Krawędzie pokładu dziobowego należy fazować od spodu. Zakres obróbki należy ustalić przykładając pokład do wręg i zaznaczając ich położenie na krawędziach na spodniej stronie pokładu   szlifować od punktu do punktu. Tak samo należy postąpić z wodnicą cz. W0, w przypadku kiedy budujemy model pełnokadłubowy.
- Przed przyklejeniem pokładu cz. 2, należy wyciąć w nim otwór na maszt główny, dopasować i wyciąć wpust masztu w podłużnicy szkieletu cz. W.
- Uwaga: w celu ograniczenia zakresu numeracji części tego niewielkiego modelu, elementy poszycia podwodnej części kadłuba mają numerację, która dubluje się z innymi elementami występującymi powyżej linii wodnej. Aby rozróżnić to, elementy podwodnej części kadłuba są opisanie pogrubionymi cyframi w kolorze **czerwonym.**
- Numeracja części odpowiada kolejności budowy. Po złożeniu szkieletu proponuję zacząć od burt, a następnie poszycia dna. Burty i poszycie dna jest zaprojektowane do klejenia na styk na linii wodnej. Aby ułatwić sobie montaż poszczególnych płatów poszycia, krawędzie wręg i wodnicy dobrze jest okleić wąskimi paskami kalki technicznej. Znakomicie ułatwi to pracę. Poszycie burt należy dokładnie uformować, a jego poszczególne listki połączyć klejem przed przyklejeniem do szkieletu. Do tego celu wykorzystałem klej wodny BCG oraz paski łączące wycięte z chusteczki higienicznej. Zastosowanie grubszego papieru na łączenia poszczególnych listków może skutkować niezbyt ładnym efektem końcowym.
- Po przyklejeniu pokładu dziobowego do szkieletu, a przed ułożeniem burt, należy na śródokręciu przykleić od spodu cz. 2a oraz cz. 2bL/P do wręgi W7 Pamiętajcie o przyklejeniu włazów cz. 27 ponieważ później będzie to mocno utrudnione.
- Układając burty na szkielecie należy zwrócić szczególną uwagę na ich położenie względem pokładu. Krawędzie burt na pokładzie dziobowym oraz przy pawęży rufowej **nie mogą wystawać** ponad pokład. Poszycie burt należy pasować od śródokręcia, od charakterystycznego nawisu pokładu   burty mają naddatek na dziobie i rufie w celu umożliwienia korekty ewentualnych błędów. Podobny naddatek ma cz. 4a (pawęż).
- Wycinając elementy poszycia podwodnej części kadłuba, proponuję dodać pewien margines na krawędziach na linii wodnej, pozwalający na dokładniejsze spasowanie z burtami. Poszycie układałem od dziobu i rufy do środka i polecam tę metodę w modelu.
- Przed przyklejeniem cz. 17 należy pamiętać o wykonaniu w szkielecie wycięcia pod oś steru. Najprościej wykonać to poprzez przyłożenie do szkieletu cz.17 i głębokie nakłucie jej we właściwym miejscu, a następnie wykonanie w podłużnicy W15 wycięcia na oś w miejscy nakłucia.
- Płetwa steru składa się z trzech elementów. Element wewnętrzny podklejony tekturą 0,5mm należy fazować zgodnie z przebiegiem linii przerywanych, rozciąć wzdłuż dwóch linii i okleić dwoma czerwonymi elementami, a następnie wkleić do środka oś steru.
- Wzorniki łatwo wykonać z drutu, igieł lekarskich lub profili z tworzywa sztucznego np. słupki podpierające platformę reflektora nad pomostem oraz podpierające nawis pokładu na śródokręciu wykonałem z małego spinacza biurowego, flagsztok dziobowy z igieł 0,5 mm sklejonych klejem cyjanoakrylowym. Maszt dziobowy wykonałem z patyczka do szaszłyka, a rufowy z wykałaczki.
- Na rysunkach montażowych wyciągarki trałowej i windy kotwicznej, szarym kolorem zaznaczyłem wszelkiego rodzaju rolki i osie   mam nadzieję, że ułatwi to zrozumienie rysunku. Elementy te wykonałem z odpowiednio przyciętego profilu okrągłego 1 mm i tak też proponuję postępować. Wbrew pozorom konstrukcja tych detali jest prosta   w przypadku windy kotwicznej jej elementy są umieszczone na arkuszach w kolejności montażu. Budując windę kotwiczną i wyciągarkę trałową dobrze jest zaopatrzyć się w wybijaki różnej średnicy do równego wycinania drobnych, kolistych elementów i wykonywania równych otworów.
- Wciągarka trałowa cz. 59 składa się z kilku bębnów i kół, które należy nawlec na oś X10a. W związku z tym, przed wycięciem poszczególnych elementów należy wykonać w nich otwory śr. 1 mm. Do podstawy wciągarki cz. 59 a należy najpierw przykleić boczne elementy 59b z wykonanymi otworami i wsunąć oś X10a, nawlekając po kolei wszystkie bębny linowe i koła napędowe.
- Wykonując przewłokę lin trałowych (cz. 69   71), budowę dobrze jest podzielić na etapy. Pierwszym jest podstawa cz. 69. Należy ją zukosować od spodu tak, aby jej górna powierzchnia była pochyła w kierunku rufy. Następnie przyklejamy do niej cz. 69abc, skosem również w kierunku rufy   dzięki temu cały element będzie prawidłowo pochylony. Następnie wykonujemy łoża rolek cz. 70, wklejamy rolki samodzielnie dopasowane i wykonane (ja wykorzystałem do tego 1 mm profil PVC) i oba łoża przyklejamy do podstawy (a konkretnie do cz. 69c). Między łoża wklejamy dopasowany kawałek profilu śr. 1,5 mm. Tak przygotowany moduł przyklejamy do pokładu rufowego na samej jego krawędzi, uzupełniamy dwoma rolkami opierającymi się od spodu na cz. 71 przyklejonych do pawęży 4a, a od góry wklejonych pod cz. 69b. Na sam koniec podpieramy przewłokę częściami 70c (z zewnątrz) i 70d od strony nadbudówki.
- Niektóre elementy tj. kapa i przewód komina (cz. 6), bomby głębinowe (cz. 73) oraz działka 20 mm nie są pokolorowane w celu ułatwienia wycinania i montażu. Części te należy pomalować czarną farbą np. akrylową już po ich wycięciu/złożeniu. Pomalować właściwym kolorem należy również wewnętrzne powierzchnie nadburcia oraz pomostu oraz pozostałych elementów (zwłaszcza wind i wciągarek).
- Schody (cz. 37L/P) są dosyć trudne do wykonania ze względu na swój niewielki rozmiar. Mniej cierpliwi mogą pozostawić je tak jak są, wystarczy ukształtować je w formę korytka i tak przykleić we właściwym miejscu. Bardziej cierpliwi mogą dodatkowo wyciąć prostokąty na ich powierzchni   wtedy otrzymamy drabinkę. Najbardziej cierpliwi mogą naciąć trzy krawędzie prostokątów (dwie boczne i górne) i tak powstałe stopnie schodów wygiąć do wewnątrz   wtedy powstaną właściwe schody.
- Skrzynie amunicyjne na pomoście cz. 11   po uformowaniu, do ich dolnej powierzchni przykleić trójkątne podpory 11b w miejscach wskazanych przez kreski. Tak przygotowane skrzynie przykleić do pokładu pomostu zgodnie z rysunkiem montażowym.
- Ustawiając na pokładzie skrzynie-schowki cz. 47 należy zwrócić uwagę na ich układ względem kamuflażu, tak samo przy montażu cz. 6e (mocowania rur wokół komina).
- Światła nawigacyjne   można wykonać je z kolorowego plastiku lub bezbarwnej taśmy klejącej. Taśmę zwijamy w rurkę średnicy 1 mm, przycinamy do właściwej długości (ok. 2 mm) i wkraplamy do środka farbę czerwoną (lewa burta) i zieloną (prawa burta), zamykając krążkami papieru.
- Koła ratunkowe cz. 3c przykleić do ściany nadbudówki cz. 3a w oznaczonych miejscach.
- Elementy wymagające zwinięcia w niewielkiej średnicy rurki (np. oporopowrotniki armaty, cz. 30d, 30e) proponuję zastąpić odpowiednio przyciętym i pomalowanym profilem z tworzywa sztucznego, drutu cynowego itp.
- Przed przyklejeniem platformy komina cz. 2c do pokładu, należy część tę odpowiednio zukosować w stronę dziobu tak, aby po przyklejeniu do wznoszącego się pokładu głównego stanowiła ona powierzchnię poziomą, równoległą do linii wodnej. Dzięki temu komin będzie prostopadły do linii wodnej. W praktyce oznacza to, że cz. 2c od strony dziobu powinna mieć nie więcej niż 0,3 mm grubości. Dodatkowo ukosować można też cz. 5 (podstawę komina), aby komin był we właściwej, prostopadłej do linii wodnej pozycji.

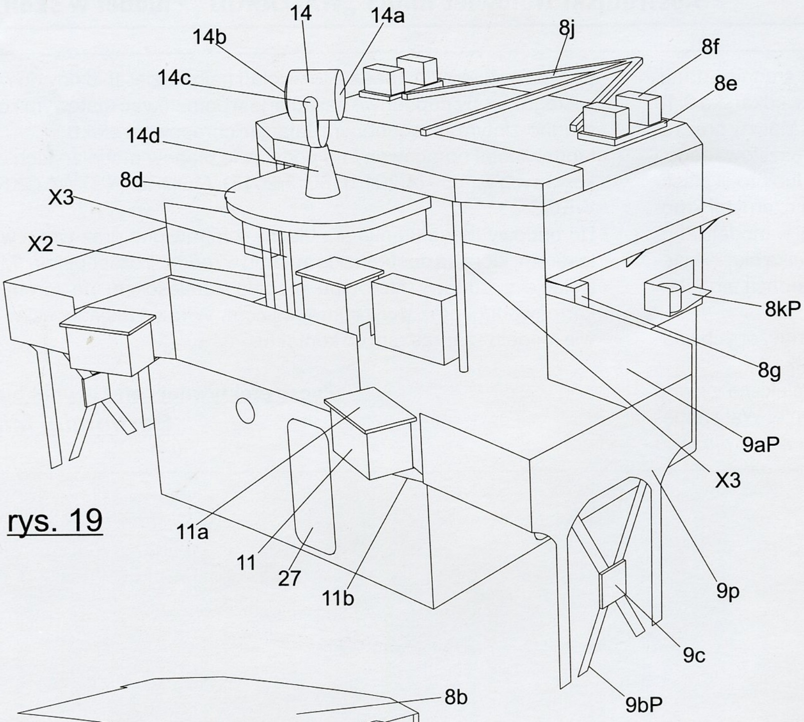
- Wzorniki są opisane literą X oraz kolejnym numerem i średnicą drutu. Do wykonania olinowania doskonale nadaje się żyłka wędkarska 0,10 mm lub syntetyczna nić żeglarska doskonale się klei. Maszty oraz reje łatwo wykonać jest z odpowiednio zestruganego, oszlifowanego i pomalowanego patyczka do szaszłyków, wykałaczek lub profili plastikowych. Miejsca montażu olinowania są zaznaczone czarnymi kropkami na powierzchni pokładów oraz na cz. 10a. Relingi w modelu zbudowanym przeze mnie są papierowe wykonane techniką cięcia laserowego. Można zakupić je lub fototrawione w wielu sklepach modelarskich w Internecie.
- Pozostałe elementy należy przykleić w miejscach oznaczonych właściwymi cyframi na powierzchni pokładów i nadbudówek.
- Drobna waloryzacja modelu, ślady eksploatacji i zacieki na pewno sprawią, że model będzie wyglądał bardziej autentycznie. Wały napędowe proponuję wykonać z drutu stalowego/spinacza zmatowionego papierem ściernym będzie to wygląd najbardziej zbliżony do rzeczywistego. Śruby napędowe najlepiej jest pomalować matowym kolorem brudno-złotym lub podobnym dającym chropowaty efekt.
- Model został opracowany na podstawie planów modelarskich opublikowanych w nr 59 (4/2015) i 60 (5/2015) "MODELARSTWA OKRĘTOWEGO"
- Do budowy modelu polecam blachy fototrawione oraz wręgi wycięte laserem, które są dostępne do zakupu w redakcji czasopisma "MO"
- Relację z budowy prototypu modelu zamieściłem na forum www.kartonwork.pl oraz www.konradus.com. W razie niejasności w budowie modelu - zapraszam do kontaktu.

Życzę efektywnej i efektownej budowy

Bartłomiej Miazga

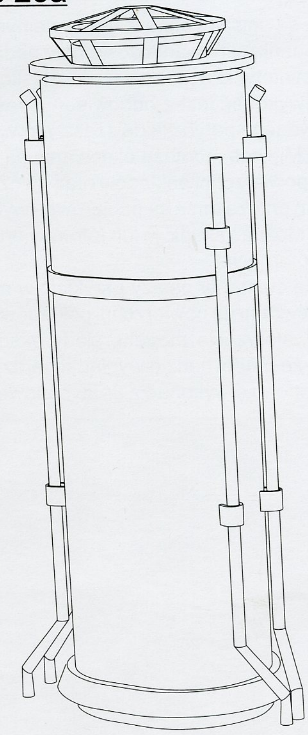


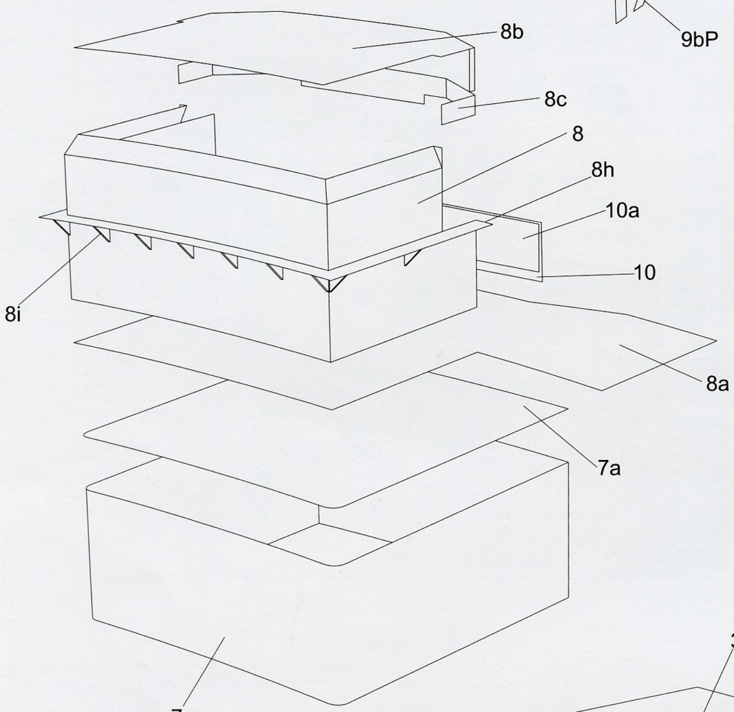




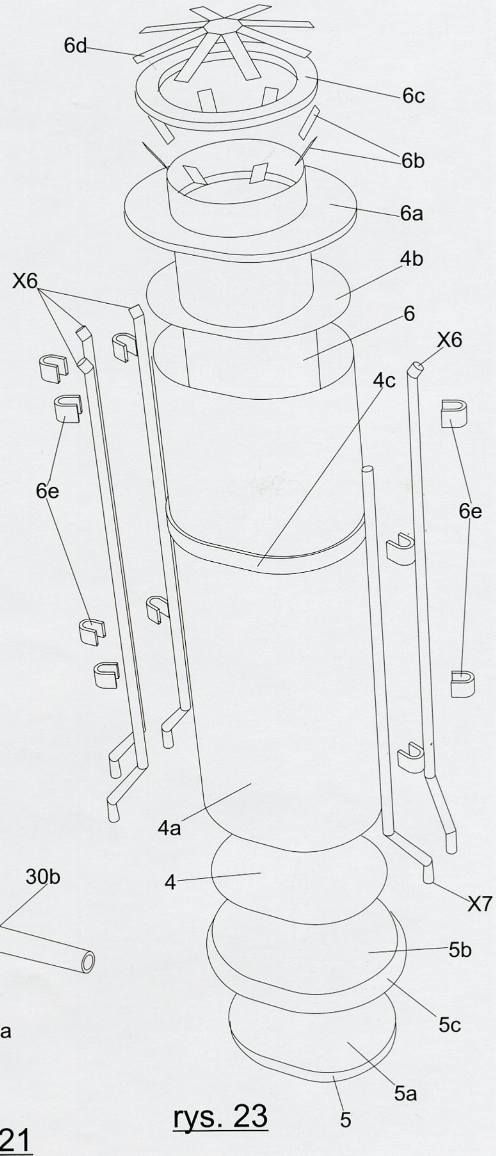
rys. 19

rys 23a

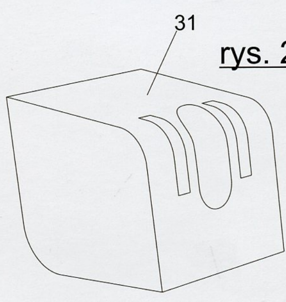




rys. 20

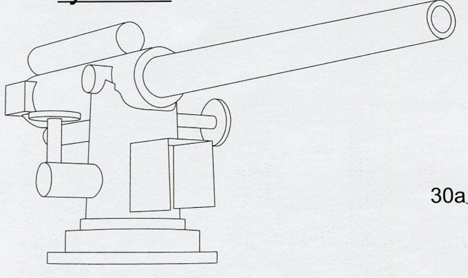


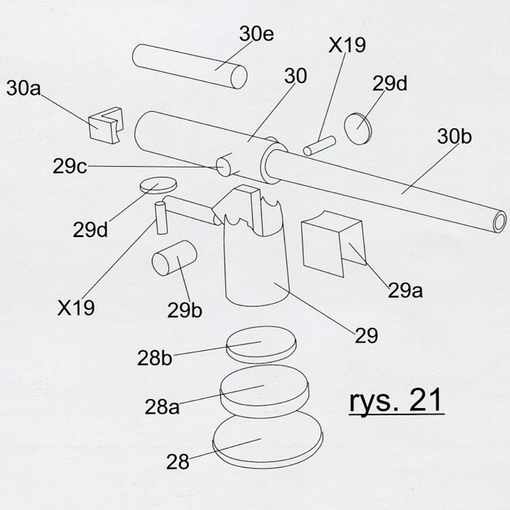
rys. 23



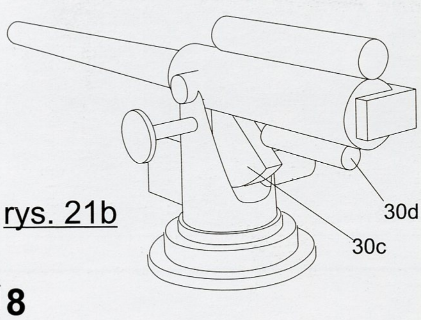
rys. 22

rys. 21a

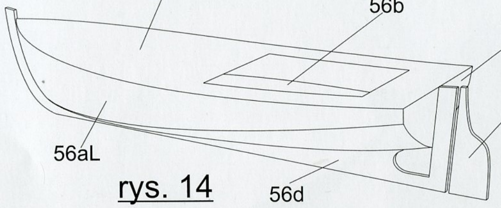




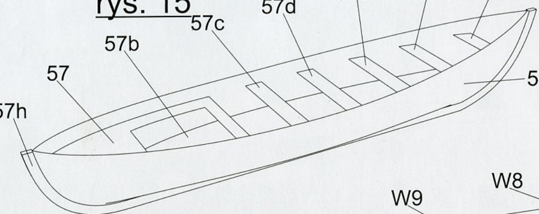
rys. 21



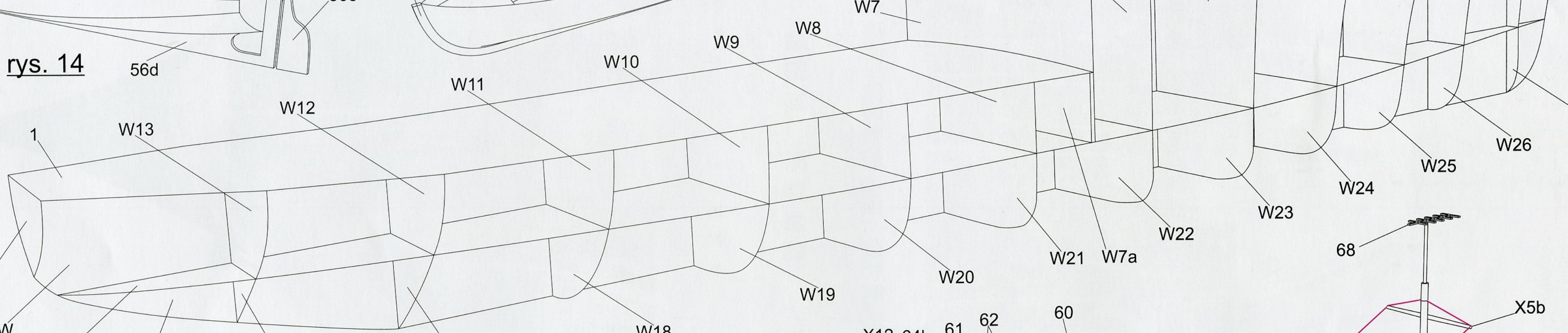
rys. 21b



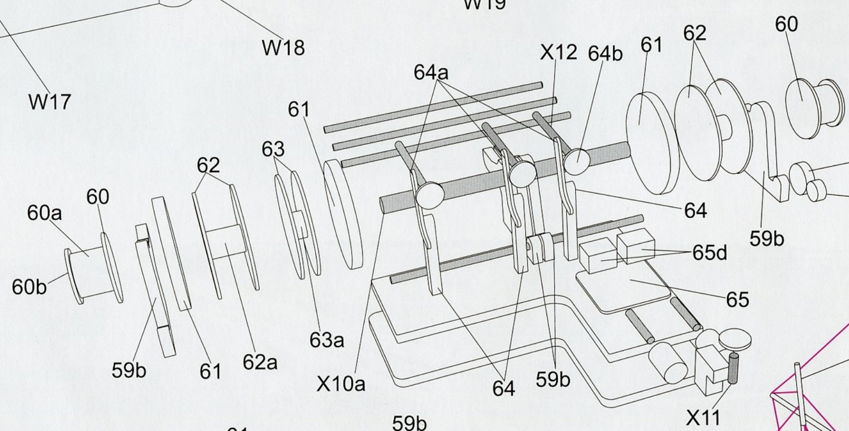
rys. 14



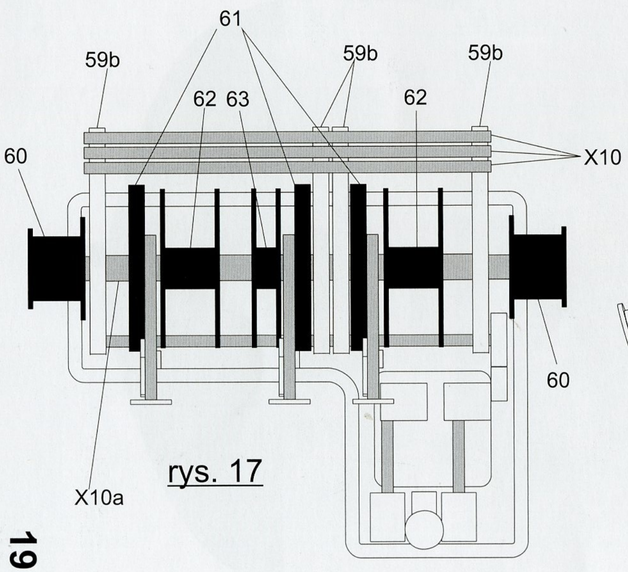
rys. 15



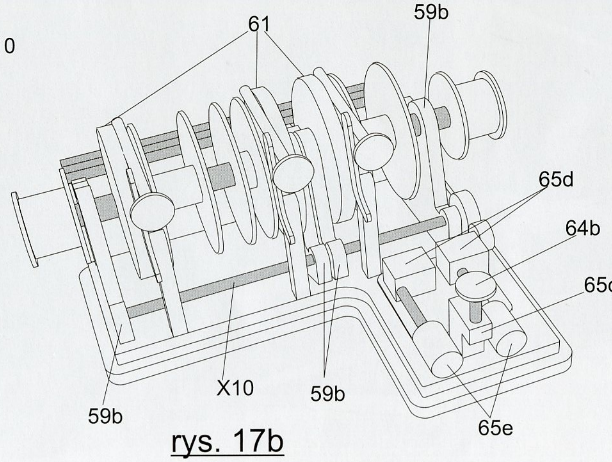
rys. 16



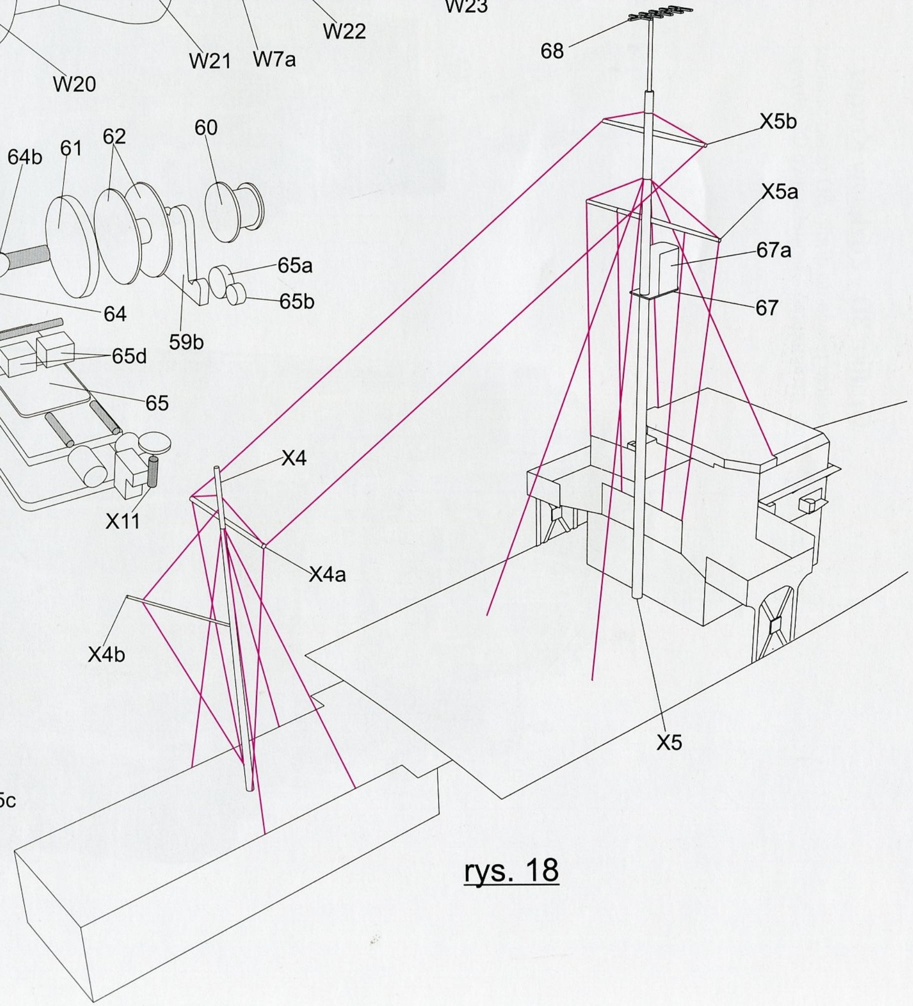
rys. 17a



rys. 17



rys. 17b



rys. 18

Grafika 3D - Zdzisław Kryger









Grafika 3D - Zdzisław Kryger

Trawler-przetwórnia typu B-418

„HUMBAK”

ŚWI-206



Grafika 3D - Zdzisław Kryger





Grafika 3D - Zdzisław Kryger

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor oraz czasopismo „Modelarstwo Okrętowe”



Grafika 3D - Zdzisław Kryger

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor oraz czasopismo „Modelarstwo Okrętowe”

Grafika 3D - Zdzisław Kryger







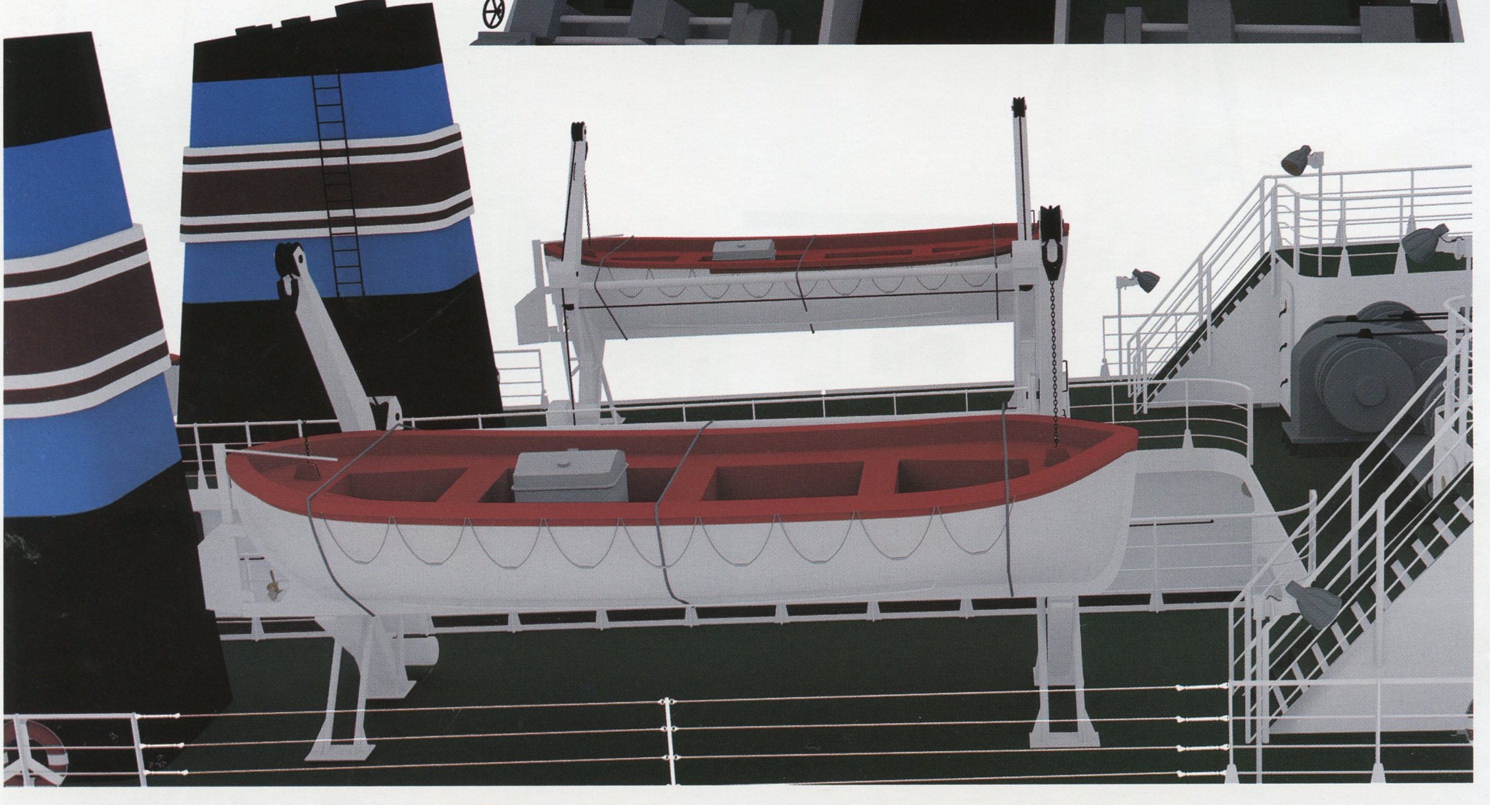


Grafika 3D - Zdzisław Kryger



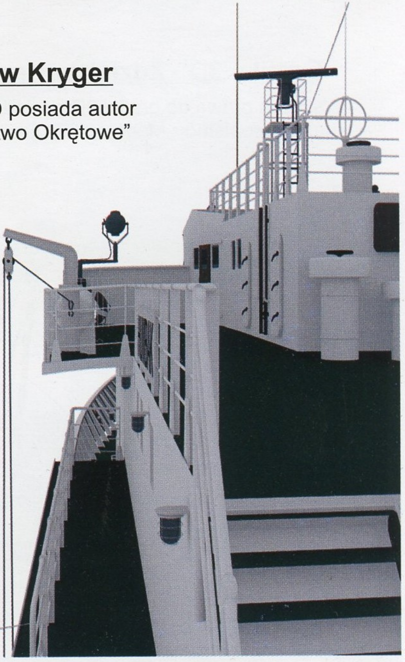


Grafika 3D - Zdzisław Kryger

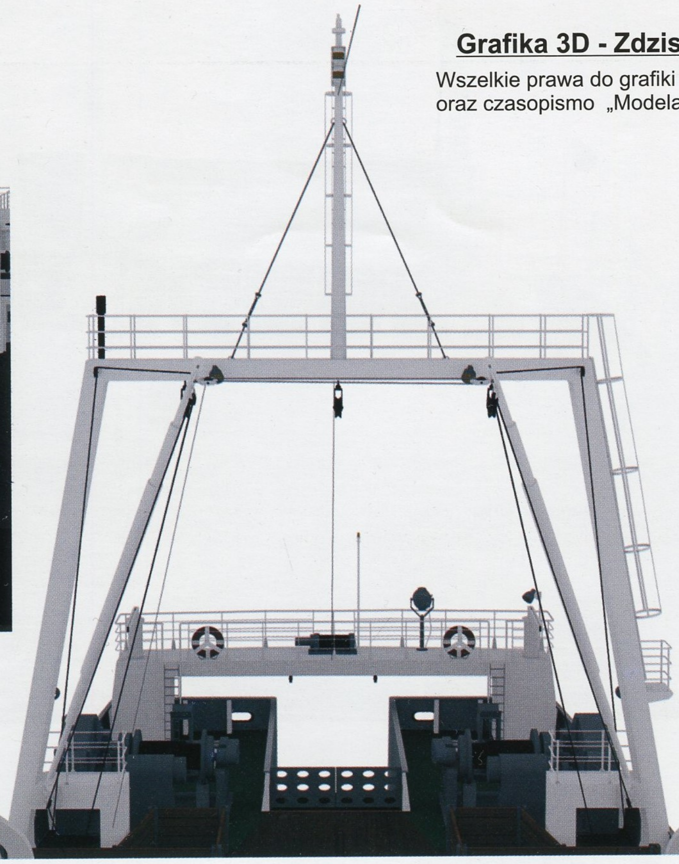


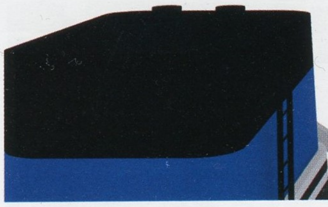


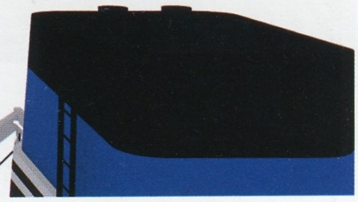




Grafika 3D - Zdzisław Kryger











Grafika 3D - Zdzisław Kryger











HMS „Pegasus”

1779 rok



Modelarstwem interesuję się odkąd pamiętam, a że lat mam o wiele więcej niż serialowy Karwowski więc jest to już niezły szmat czasu. Oczywiście jak większość zaczynałem od Małego Modelarza oraz czasami sklejałem modele z tworzywa, do których dostęp był w owym czasie mocno ograniczony. Ponieważ interesowałem się lotnictwem więc ulubionymi w budowie były modele samolotów.

Po latach przerwy (czas na studia i rodzinę) wróciłem do mojego hobby. Zacząłem budowę modeli z plastiku, ale tym razem zmieniły się moje preferencje i główną rolę zaczęła odgrywać pancerka.

Zawsze modelarstwo szkutnicze uważałem za niedoścignione mistrzostwo modelarskie, o którym mogłem tylko pomarzyć i nie myślałem, że dane mi będzie kiedykolwiek zmierzyć się z tą dziedziną modelarstwa. Wszystko zmieniło zmieniło się po obejrzeniu reklamy w TV, gdzie jedno z wydawnictw reklamowało swój model żaglowca *„Czarna Perła”* znanego z filmu pt. „Piraci z Karaibów”. Pomyślałem sobie, że po wielu latach mam trochę większą wiedzę modelarską, do tego czas i pieniądze aby spróbować czegoś nowego.

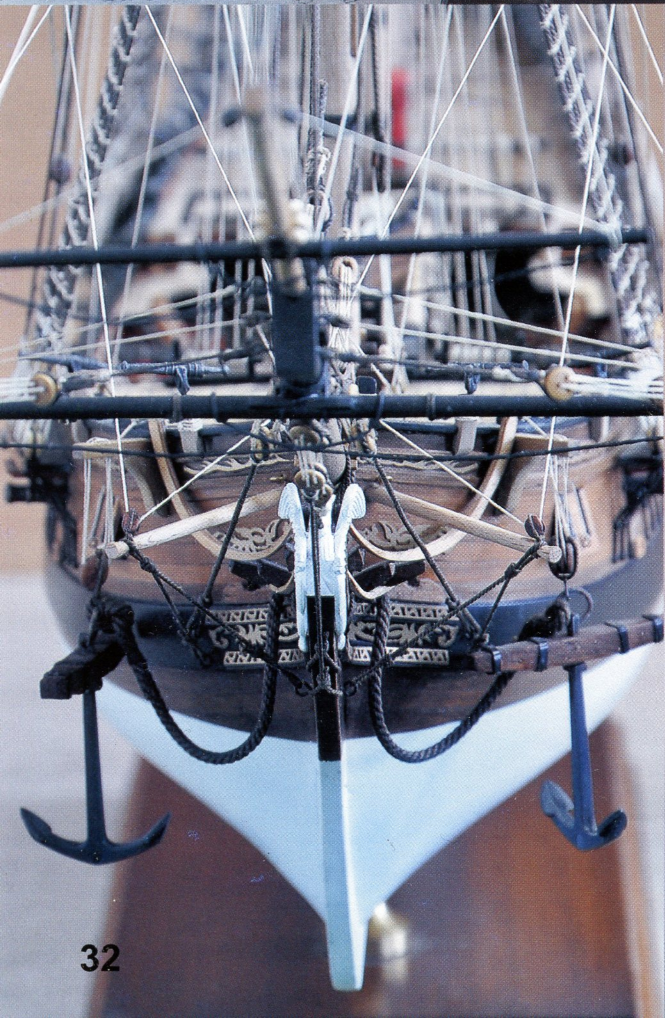
Niestety, nie uśmiechało mi się czekać dwa lata na wszystkie numery z prenumeraty wspomnianego wydawnictwa więc zacząłem rozglądać się za czymś innym. Ze względu na zerową wiedzę o modelarstwie szkutniczym postanowiłem, że zakupię gotowy zestaw do budowy i wybór padł na model *„Santa Marii”* w skali 1/64. Bardzo pomocny okazał się portal koga.net.pl, gdzie wiedzę na temat modelarstwa szkutniczego można czerpać garściami. Niektórzy pokazujący tam swoje modele to prawdziwi mistrzowie tej dziedziny. Wiele ciekawych relacji oraz opisy pomogły zapoznać mi się z podstawami obróbki drewna. Po jakichś 6 miesiącach model został ukończony a jego budowa sprawiła mi wiele frajdy. Okazało się , że praca przy elementach drewnianych jest całkiem inna od plastiku ale ma niepowtarzalny charakter i jest bardzo przyjemna.

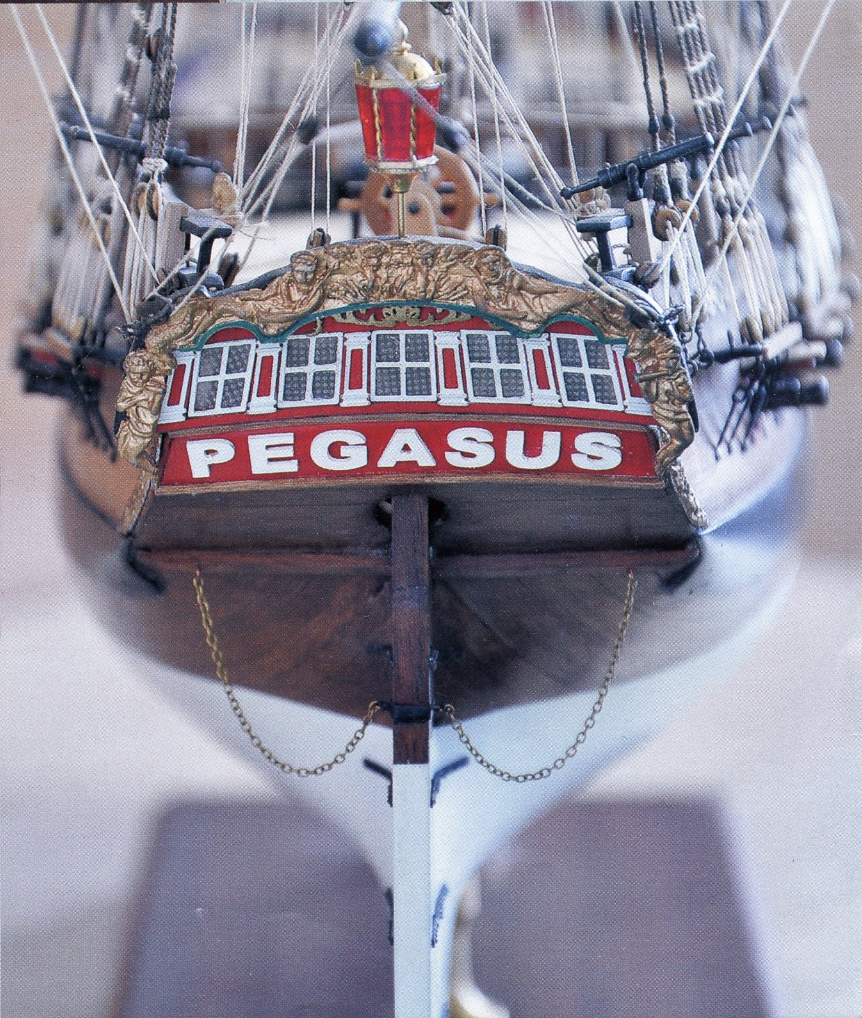
Zadowolony byłem z osiągniętego rezultatu wybudowania w miarę prostego modelu i postanowiłem zmierzyć się z czymś bardziej skomplikowanym. Teraz miałem już trochę łatwiej ze względu na zgromadzone narzędzia i urządzenia mechaniczne niezbędne do obróbki drewna oraz zdobytą nową wiedzę.

Na drugi model wybrałem *HMS "Fly"* firmy VICTORY MODELS w skali 1/64. Zakup gotowego zestawu ma swoje niewątpliwe plusy, ponieważ otrzymujemy komplet niezbędnych materiałów potrzebnych do budowy oraz plany. Niestety, taki zestaw ma też wiele wad ze względu na ograniczenia producenta oraz marną jakość niektórych elementów. Wiele skomplikowanych elementów zamiast być wykonanych z drewna, producent dla obniżenia kosztów dostarcza z metalu. Są zatem dwie drogi: albo budować tak, jak to przewidział producent, albo wykonać po swojemu. Ponieważ niektóre rozwiązania zaproponowane przez producenta są dla mnie nie do przyjęcia postanowiłem, iż model zostanie zwaloryzowany.

Jak się później okazało wprowadzone zmiany w stosunku do oryginału były ogromne. Udało mi się zakupić bardzo ładnie wykonany galion Pegaza z żaglowca bliźniaczego, który zastąpił kiepski odlew (przedstawiający kobietę), który załączył producent. Od tego momentu żaglowiec został przemianowany na *„HMS Pegasus"*. Była to jednostka bliźniacza, zwodowana trzy lata później więc nie było problemów konstrukcyjnych.







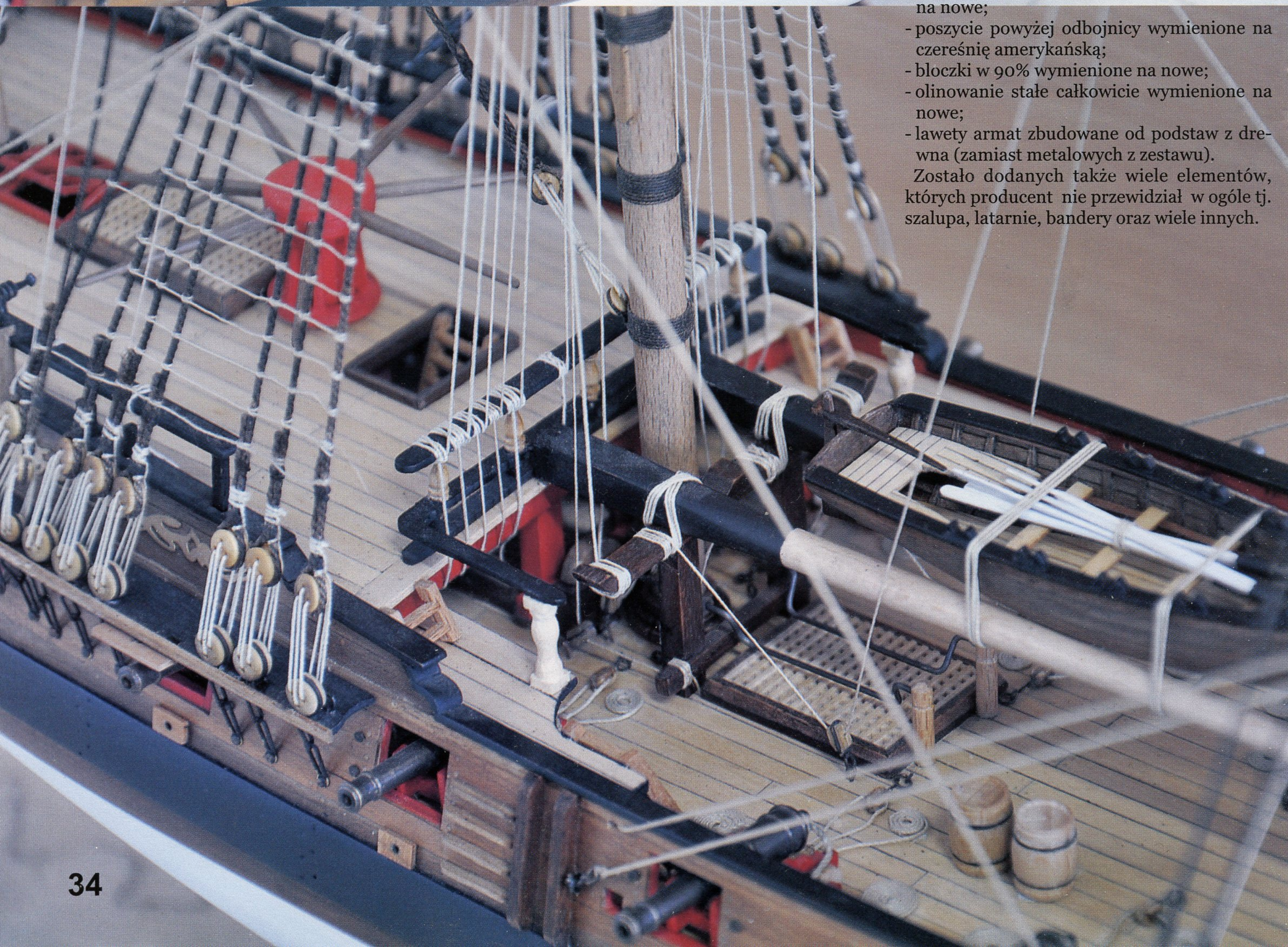






Modyfikacji lub wymianie zostało poddanych wiele elementów:
- deski na pokładach całkowicie wymienione na nowe;
- poszycie powyżej odbojnicy wymienione na czereśnię amerykańską;
- bloczki w 90% wymienione na nowe;
- olinowanie stałe całkowicie wymienione na nowe;
- lawety armat zbudowane od podstaw z drewna (zamiast metalowych z zestawu).

Zostało dodanych także wiele elementów, których producent nie przewidział w ogóle tj. szalupa, latarnie, bandery oraz wiele innych.





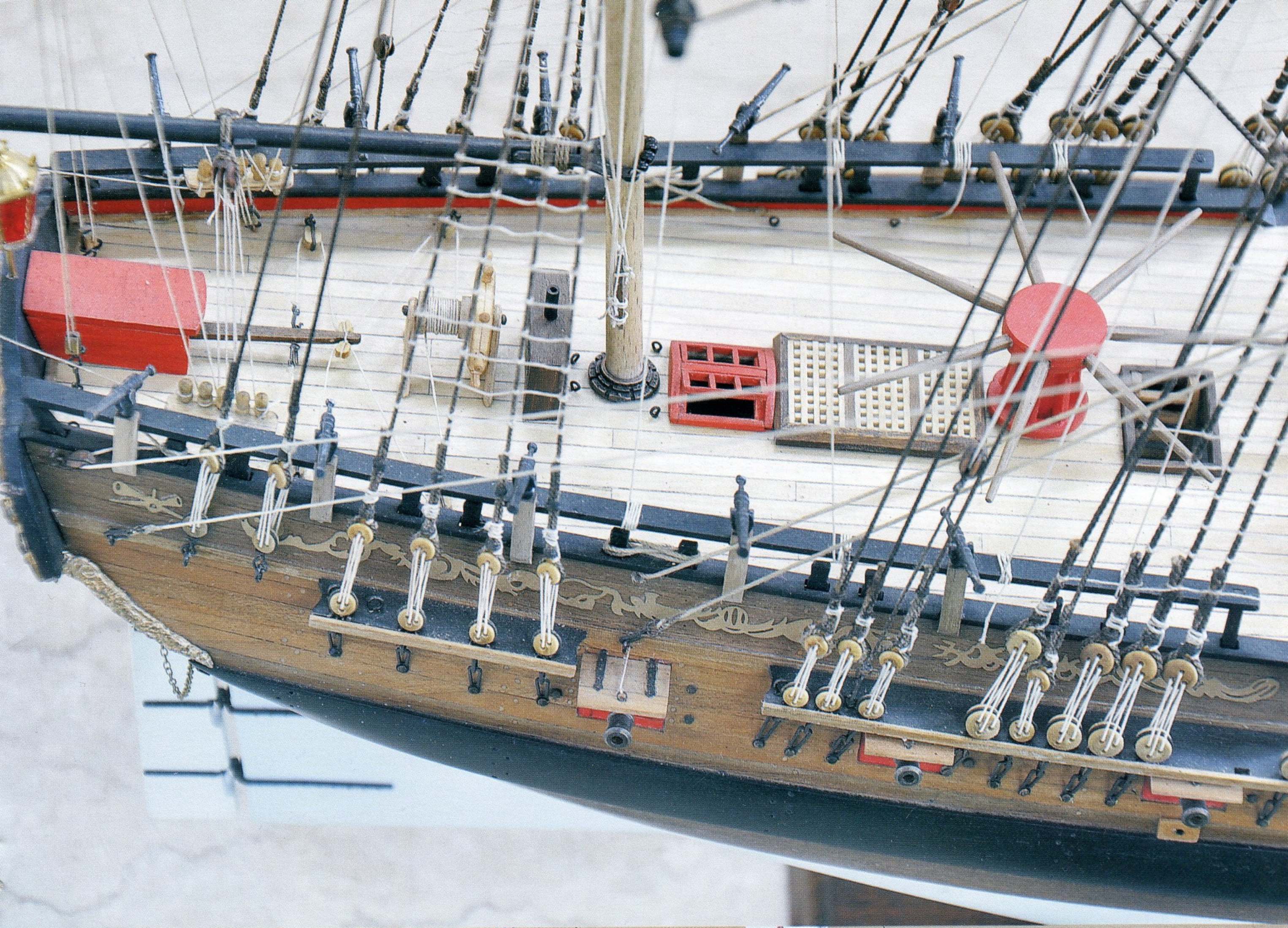


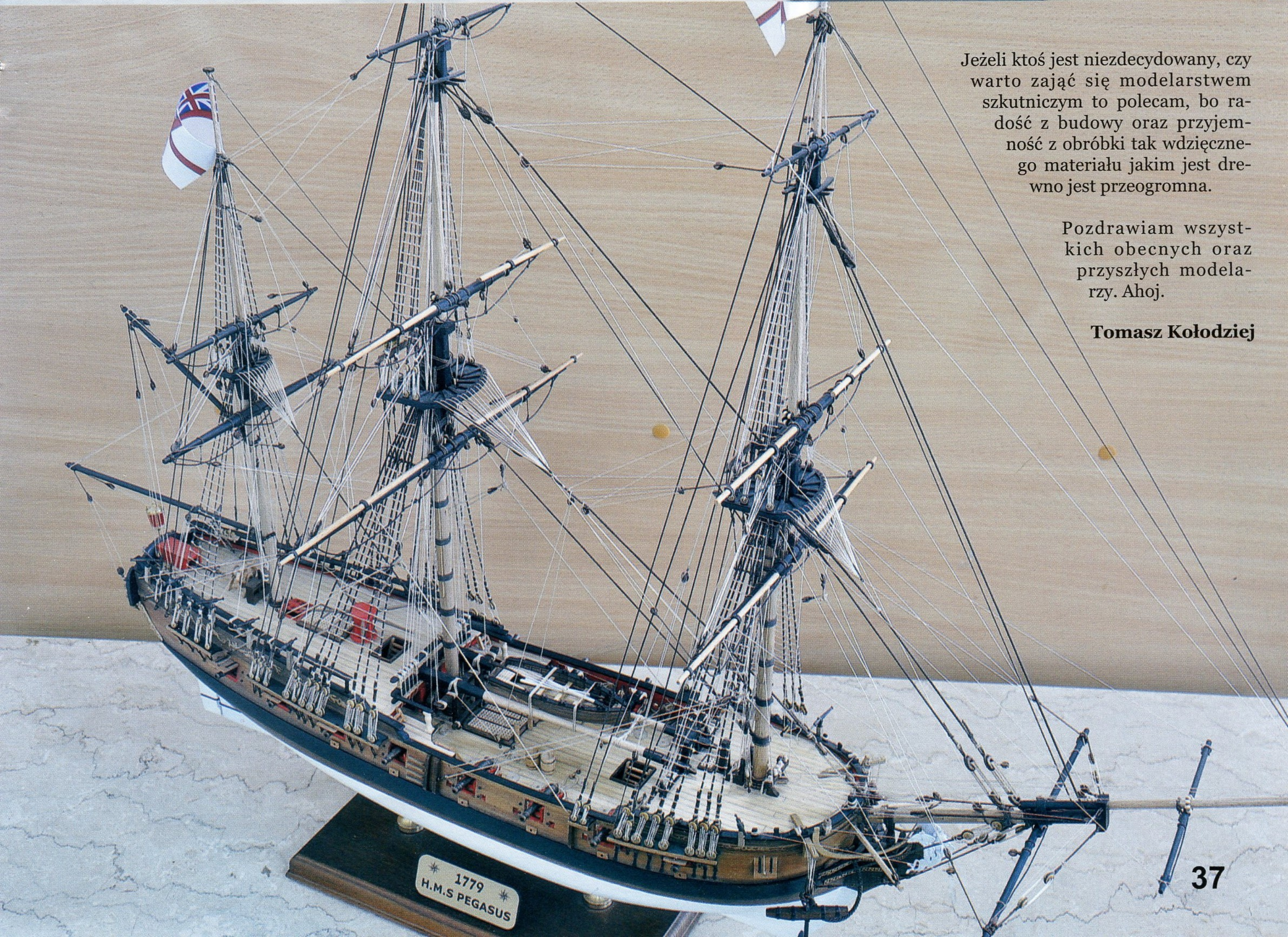
Od początku budowy założeniem było, iż na modelu nie zostaną zamontowane żagle. Moim zamiarem było ukazanie w całości jak wyglądał takielunek na żaglowcu w XVIII wieku. Takielunek to całkiem odrębny etap budowy każdego żaglowca, ponieważ pochłania mnóstwo czasu, wymaga bardzo wiele cierpliwości i im dokładniej zostanie wykonany, tym efekt końcowy jest lepszy. Bardzo ważnym elementem na tym etapie jest odpowiedni dobór linek. Oprócz odpowiedniego koloru (zgodnego z epoką), liny muszą być wykonane tak, aby po czasie się nie rozciągnęły oraz nie były „włochate”, bo to zepsuje nam efekt końcowy.





I tak po dwóch latach i 10 miesiącach model został ukończony. Trwało to dość długo, ponieważ „dłubałem" przy modelu jak znalazłem jakąś wolną chwilkę, a nie było to codziennie. Budowa sprawiła mi wiele frajdy i radości. Jak na drugi model żaglowca, osobiście jestem bardzo zadowolony z efektu końcowego.





Jeżeli ktoś jest niezdecydowany, czy warto zająć się modelarstwem szkutniczym to polecam, bo radość z budowy oraz przyjemność z obróbki tak wdzięcznego materiału jakim jest drewno jest przeogromna.

Pozdrawiam wszystkich obecnych oraz przyszłych modelarzy. Ahoj.

Tomasz Kołodziej

Bánk na Węgrzech ponownie gościł po czterech latach modelarzy szkutniczych podczas XIV Mistrzostw Świata klas "NS" NAVIGA. Akwen dla części zawodników naszej reprezentacji był więc dobrze znany. Rozpoczęcie imprezy poprzedził przemarsz poszczególnych drużyn do pięknie usytuowanego amfiteatru. Jego trybuny są wkomponowane w zbocze wzniesienia, a estrada osadzona nad powierzchnią zbiornika wodnego. Wokół niej wciągnięte na maszty, na wietrze, powiewały flagi narodowe uczestniczących ekip. Nastąpiło uroczyste wciągnięcie flagi gospodarza zawodów oraz sekcji "NS" NAVIGA. Delegacje sędziów i zawodników złożyły uroczyste przyrzeczenia. Zawodnicy i zawodniczki z: Austrii, Białorusi, Chin, Czech, Danii, Francji, Kazachstanu, Niemiec, Polski, Rosji, Słowacji, Szwajcarii, Ukrainy i Węgier obejrzeli część artystyczną, a w niej występ dwóch chłopaków tańczących w nowoczesnym stylu break dance. W drugiej części wystąpiła dziewczyna w tańcu na rurze. Publiczność miała mieszane odczucia. Czas i miejsce były nie bardzo przystosowane do tego występu. Dziewczę skąpo przyodziane, sztuczny, przyklejony na twarzy uśmiech. Nie każdemu chciałoby się suwać góra dół po tej rurze. W samo południe słońce paliło, rura gorąca, rękoma nie da się trzymać, a ona ją udami ściskała (!!!) i jeszcze się uśmiechała szacun!

Jak już wspomniałem było bardzo ciepło. Tak samo ciepło jak i u nas w kraju gorąco. Ponad 35°C w cieniu. Sędziowie dokonywali oceny wykonania modeli pod dachem rozstawionych namiotów. Część zawodników już przygotowywała się do startu w klasach F4-A (juniorów 27, seniorów 35). Już po pierwszej kolejce widać było, że łatwo nie będzie. Bezbłędny „przejazd" za 100 pkt stał się udziałem 9 juniorów i aż 14 seniorów! Zaczęto rozgrywać też rywalizację w klasie F2-A, gdyż modele te były już po ocenie statycznej.

Spójrzmy jednak na trasy rywalizujących ze sobą "sportowców" z **F4-A**, gdzie powoli zaczynała się krystalizować sytuacja. Padają kolejne wymarzone "setki" jednak po dwa bezbłędnie zaliczone biegi ma już tylko 5 juniorów i 6 seniorów, a tylko tacy się liczą w tej klasie. Tu nie ma miejsca na jakikolwiek, nawet najmniejszy błąd podczas pływania. W ostatniej kolejce wśród juniorów odpadł z walki o medal Tomek Kowalik za trącenie modelem w doku przepłynął trasę na 95 pkt. Adam Bogdon oraz dwóch zawodników z Czech będą walczyli w dogrywce o medale, gdyż mają trzy razy po 100 pkt. Wśród seniorów ostatnią kolejkę ma na czysto przepłyniętą Krzysztof Wasik i reprezentant Chin. Dogrywka zadecyduje o kolorze medalu. I jest! Adam zdobywa pierwsze miejsce, Czesi się mylą! Pierwsze nasze złoto w Banku! Pozostali nasi juniorzy uplasowali się na miejscach: Tomek Kowalik i Artur Wisniowski 5, Dawid Hadamek 9, Damian Wierzbicki 22.

Krzysztof Wasik reprezentujący seniorów przegrał dogrywkę w związku z błędem polegającym na rzekomym przekroczeniu osi trójkąta przy podejściu do bramki szczytowej i był drugi. I tak brawo - srebrny medal! Piotr Butkiewicz był 16, a Artur Napiórkowski 31 W międzyczasie odbywały się też starty w już w ocenionych klasach. W **F2-A seniorów** mieliśmy jednego przedstawiciela Piotra Butkiewicza, który startował modelem *S-12 "Szkwał"* jednostką Straży Granicznej. 92,67 pkt było dziewiątą oceną w klasie na 21 startujących. Mistrzowski model *"Poisk"* Artema Kononova oceniono aż na 98,67 pkt. Pierwszy bieg przepłynięty bezbłędnie. W drugim minął „szczytówkę", a to strata 6 pkt. Awans na czwarte miejsce powoli oddala się, ale została jeszcze nadzieja w ostatniej kolejce. Niestety, tylko czysty przejazd się liczył. Na drodze ponownie bramka szczytowa. Nie było już najmniejszego sensu płynąć dalej, gdyż już druga kolejka ustawiła miejsce końcowe – pozycja 7 Przed dwoma laty był 11 jest progres.

W tej samej "królewskiej klasie", swoimi umiejętnościami na wodzie mogli się popisać juniorzy. Naszych reprezentantów było czterech. Adam Bogdon otrzymał 88,33 pkt w ocenie za wykonanie modelu *"Victor Hensen"* i średnią z pływania 100 pkt. Z takim wynikiem zdobył swój drugi medal tym razem brązowy! Tomasz Kowalik był 7 z wynikiem 177 pkt, Damian Wierzbicki 10 z wynikiem 172,33 pkt modelem holownika *TID-27* wykonanym z planów opublikowanych w *"MO"* a Dominik Brylka *"Hermesem"* 11 z 171,66 pkt. Ktoś mógłby powiedzieć, że wyniki są słabe, ale jak trzeba było borykać się z silną falą, wiatrem i słońcem świecącym w kierunku zawodnika stojącego na starcie, trzeba było tylko liczyć na przychylność sił przyrody. Nawet zdobywca pierwszego miejsca, Chińczyk Yu Lin Chen, który bardzo ładnie wykonanym modelem Schnellboota *S-100* w jednym biegu popełnił dużo błędów i ukończył bieg z wynikiem 83 pkt. Srebrny medalista z Rosji Andriej Averchenkow modelem kutra rybackiego *"Kalvene"* również popełniał błędy i w ostatnim biegu wypływał tylko 88 pkt. Obaj mieli średnią 99 pkt ze swoich lepszych biegów i wyżej punktowane modele za wykonanie i dlatego wygrali z Adamem.

Pozostaniemy jeszcze przy juniorach, gdyż w klasie **F2-B** startował Marcin Ochman z modelem ***"Halnego"*** i Tomasz Kowalik z kutrem patrolowym. Po ocenie statycznej zajmowali miejsca drugie i trzecie, a startowało pięciu zawodników, wśród nich Melanie Hofmann z Austrii modelem *"Oheka II"* Marcin pokazał swoje waleczne serce i w pływaniu był aż o 5,5 pkt lepszy od zawodnika rosyjskiego Aleksandra Tulubtnskiego z *"Adlerem"* Pokonał go w ogólnej klasyfikacji i zdobył dla naszego zespołu złoty medal! W ostatnim biegu Tomek Kowalik zaliczył trącenie w doku, przez co stracił pięć punktów. Austriaczka miała trącenie na "szczytówce" tylko za dwa punkty i to ona zajęła trzecie miejsce, a nasz zawodnik był czwarty. Przegrał medal o 0,83 pkt, a to boli. Na piętnaście startów w tej klasie padła tylko jedna "setka" w pływaniu.

Wśród seniorów w F2-B nasz jedyny reprezentant Artur Napiórkowski z kutrem rybackim *KOŁ-8* zajął dalekie 10 miejsce, na 17 startujących. Wygrali Ci co zwykle, z najlepiej wykonanymi modelami: Peter Sager *"Bismarckiem"*, Wladimir Żornik *"Otlicznym"* i Francuz Thibault Hanneville *USS "Swearer"*

Kilka słów o **F2-C** (modele redukcyjne o długości powyżej 140 cm). W tej klasie nie mieliśmy swoich przedstawicieli. Nawet jeśli chcielibyśmy w niej wystawić jakiś model, to i tak nie miałby szans medalowych. Moim zdaniem nie otrzymałby nawet 90 pkt. z oceny za wykonanie. Swoich jedenastu przeciwników zdeklasował Peter Sager *"Prinz Eugenem"* 98 pkt za wykonanie i 99 z pływania złoty medal. Na kolejnych dwóch miejscach uplasowali się zawodnicy z Chin z wynikami 193,5 pkt. oraz 190,66 pkt. Tu również dało się zauważyć po raz kolejny trudne warunki w osiąganiu wysokich wyników przy pływaniu tymi kolosami. 36 startów i tylko trzy wyniki maksymalne.

Teraz modele wykonane z zestawów. Klasa **F4-B** była obsadzona czternastoma zawodnikami. My wystawiamy swoich pięciu reprezentantów. Po cichu liczymy na medal, może znowu zdobędzie go Adaś Bogdon. Ma najwyższą ocenę za wykonanie 93 pkt. Spoglądamy na listę wyników, a tu wszyscy nasi chłopcy są na czołowych pozycjach, to jest do siódmego miejsca! Niewielkie różnice punktowe są do nadrobienia w pływaniu. Adam Bogdon stawia przysłowiową "kropkę nad i" Bezbłędnie popłynął w pierwszym i trzecim biegu i wygrywa rywalizację! Dawid Hadamek i Artur Wiśniowski także popłynęli na miarę swoich możliwości i pokonali reprezentanta Niemiec. Na tablicy informacyjnej pojawiają się wyniki. Juniorzy· Adam Bogdon (model *"Calypso"*), Dawid Hadamek (*"Ranzow"*) i Artur Wiśniowski (*"Bugssier 3"*) zajmują trzy pierwsze miejsca tego jeszcze nie było w historii! Do tego na miejscu

5 Tomek Kowalik (*HMS "Morecambe Bay"*), a na 6 Marcin Ochman (*"Nordkap"*).

Klasa **F4-B seniorów** Startowało 20 zawodników, w tym jeden reprezentant naszego kraju Krystian Brylka. Na podium znaleźli się zawodnicy, którzy mieli najwyższą ocenę statyczną, a podczas pływania dokonali formalności na jakiej pozycji ostatecznie się uplasują. Medale zostały rozdane na rozpiętości 0,67 pkt. Pierwsze i drugie miejsce zajęli zawodnicy z Chin modelami *"Czerwona Ukraina"* 195,67 pkt i *"Piotr Wielki"* 195,33 pkt. Ferenc Huvos, gospodarz zawodów, modelem *"Askolda"* z 195 pkt zdobył brązowy medal. Krystian z *"Schutze"* z 178 pkt był na 14 miejscu.

Plastikowe modele zestawowe, po „podrasowaniu" wyposażone w silniki, źródła prądu oraz urządzenia zdalnego sterowania startowały w klasie **F4-C**. Juniorów reprezentowali: znany nam już multimedalista Adam Bogdon z modelem "*Sowriemiennyj*" oraz Artur Wiśniowski z *PT-15*. Model Adama to klasa sama w sobie, plus niezawodne pływanie i... jest kolejny medal brązowy z wynikiem 189 pkt. Wygrał zdecydowanie Rosjanin Denis Sinizin z *"Hermann Marwede"* 194 pkt, a drugi był Chińczyk Zi Xuan Lin z *"Piotrem Wielkim"* 190 pkt. Artur zajął miejsce 8 (179,5 pkt), wśród 13 zawodników. Udany debiut naszej młodzieży!

Tę samą klasę lecz wśród seniorów reprezentował Krzysztof Wasik. Model *"Yamato"*, 86,33 pkt ocena i 98 pkt pływanie. Zajął dobre 11 miejsce na 23 startujących. A kto wygrał? Ferenc Huvos z *USS "Missouri"* 196,33 pkt, drugi Peter Sager z *"Nastojchiwyj"* 193,83 pkt i trzeci Chińczyk Jie Xu z *"Bismarckiem"* 193,83 pkt. Tu również karty, a w zasadzie medale, zostały rozdane po ocenie za wykonanie modeli. Najwyżej ocenione, nawet przy niewielkich błędach podczas pływania utrzymały swoje pozycje. Średnią 100 pkt z pływania miał tylko jeden zawodnik, a i tak znalazł się dopiero na nieszczęsnym czwartym miejscu.

Pokazy wieloczynnościowe modeli w klasie **F6** wygrali zawodnicy z Niemiec, pokonując dwa zespoły z Rosji. Tutaj nasze kluby nie posiadają programu zespołowego na miarę występu na tak dużej rangi imprezie. W indywidualnym pokazie w klasie **F7** wystąpił za to nasz zawodnik - Dawid Hadamek. Wprawdzie zajął on ostatnie, ósme miejsce, to jednak nie powinien się tym zrażać. Był to bowiem jedyny junior wśród seniorów (nie ma tu podziału klasy na wiek). Pierwsze koty za płoty, za dwa lata będzie tylko lepiej, trzymamy kciuki. Rywalizację wygrał Heinz Althaus ze Szwajcarii, przed Michaiłem Basinem z Rosji i Danielem Gayko z Niemiec. Zwycięzca był jedynym przedstawicielem reprezentującym Szwajcarię i startował tylko w tej klasie i wywalczył złoty medal gratulacje!

Duża konkurencja była wśród modeli z napędem parowym, gdyż w klasie **F-DS** startowało aż 20 zawodników. Ocenie podlega nie tylko sam model tj. w klasach F2 i F4-B i F4-C, ale także maszyna parowa, kocioł, osprzęt. Tu model może uzyskać maksymalnie 200 pkt i kolejne 100 podczas pływania. Na uwagą zasługuje fakt, że żaden z modelarzy nie przepłynął trasy na czysto. Ale w przypadku "parówek" jest to bardzo trudne. Zwyciężył Regis Boutier z Francji modelem *"Apollo"* uzyskując wynik 283,5 pkt. Drugi był zawodnik z Rosji Jewgienij Daryszin model *Minen Boat* 278,33 pkt i na miejscu trzecim także Rosjanin Aleksiej Czuczumasziew z modelem *"Saturn"* 272,67 pkt.

Przejdziemy do modeli żaglowych. Nasza młodzież jest niezawodna. W klasie **NSS-A** wystąpili. Tomasz Kowalik z *"Antares II"* Dominik Brylka z *"Kings Amethyst"*, Marcin Ochman z *"Lea"* i Damian Wierzbicki z *"Ganesha"* *"Antares II"* miał swój debiut na wodach Węgier i to bardzo udany. Dwa dni przed zawodami ukończył jego budowę. Uzyskał bardzo wysoką oceną za wykonanie 91 pkt. Wszystkim nie można dogodzić z warunkami pogodowymi. Wiatr sprzyjał żeglarzom, a *"Antares II"* z każdym startem płynie coraz lepiej, a w trzecim biegu nawet wygrał. Tomek zostaje vice mistrzem świata i marzenie się spełniło. Beniamin dobrze popłynął drugi bieg, ale w trzecim zabrakło troszeczkę szczęścia. W ogólnej klasyfikacji zabrakło tylko 0,85 pkt do brązowego medalu. Marcin popłynął równo w dwóch biegach i zajął ostatecznie miejsce ósme. Damian nie zaliczył pierwszego biegu, ale znacznie poprawił się w drugim. W trzecim biegu linię mety przekroczył ponad 13 minut po zwycięzczyni. Słabiutki wynik nie poprawił jego ostatniej 10 lokaty.

W kategorii seniorów wystartował Marek Stala ze *"Stormy Weather"* Jan Kmiecik z *"Lacho Drom"* i Grzegorz Bujanowski z *"Juana"* Ocenę statyczną wygrywają jachty regatowe wykonane całkowicie z laminatu. Nasze jednostki otrzymują o 17 19 pkt mniej. Prawdziwe rzemiosło modelarskie zostało tak sponiewierane. Sztuka obróbki różnych gatunków drewna nie oceniona! Wyszlifowanie laminatu i położenie na nim lakieru zasługuje na 97 pkt zgroza! *"Juana"* też jest z laminatu, ma dużo mniej elementów, ocena ok. 75 pkt i jest na odległym 10 miejscu. Grzegorz walczy, w trzecim biegu wygrywa, a pozostałe pływał bardzo dobrze. Jest dopiero piąty, do medalu zabrakło 3,23 pkt. Silne porywy wiatru niemal kładły modele na powierzchni wody, a sterowanie wtedy jest wręcz niemożliwe. *"Juana"* zajmuje miejsce 6, a Marek 9.

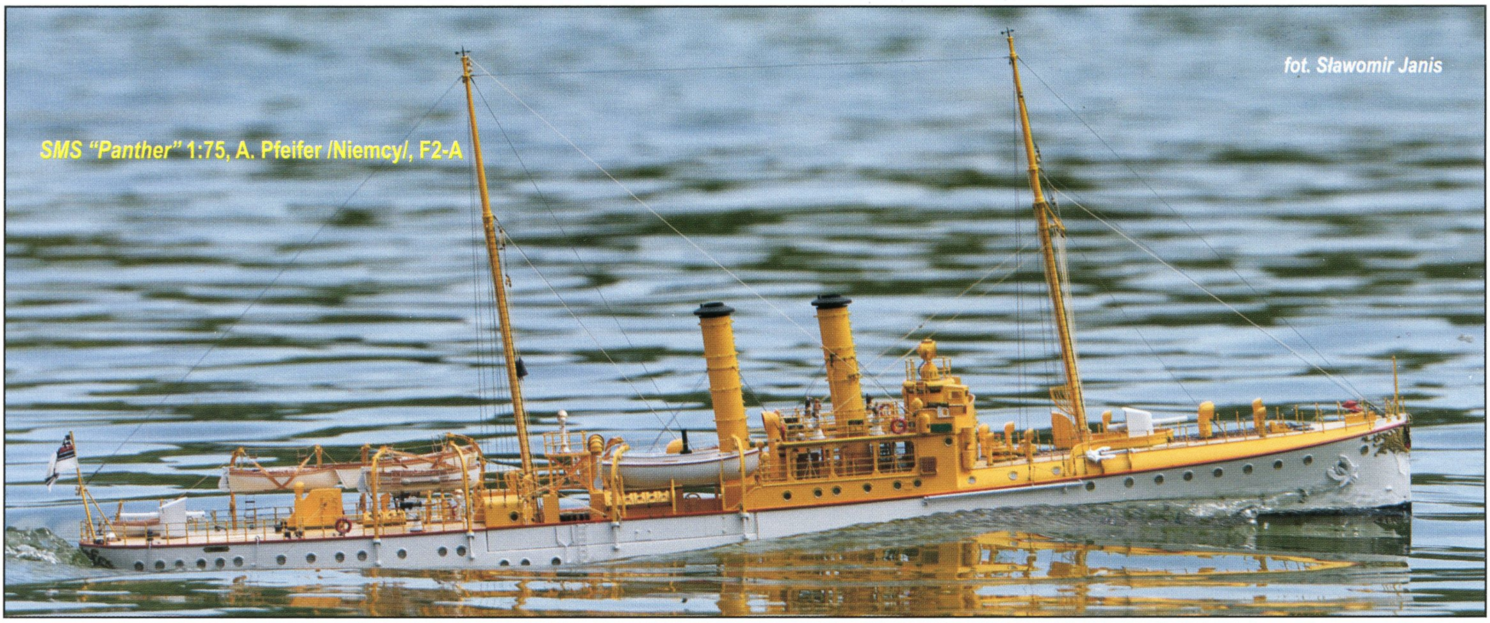
NSS-B junior, cokolwiek by się nie stało, to medal jest. Obsada w tej klasie wynosi tylko dwóch zawodników. Dominik Brylka otrzymuje (78,67 pkt) wyższą ocenę od Rosjanina (69 pkt). Dominik wygrywa wszystkie trzy biegi i zdobywa złoty medal.

NSS-B senior zdominowały modele jachtów *"Viola"* Jurka Bularza 92,67 pkt, Wojtka Huka 91 pkt, Beniamina Brylki 86 pkt oraz *"Runa IV"* (87 pkt) Marka Kołaczyka. Działy się tu różne historie na wodzie, kolizje modeli i nie obyło się bez przygód przy stoliku sędziowskim. Marek Kołaczyk zdobył srebrny medal. Startowało 13 zawodników, Wojtek był 5, Jurek 6, a Beniamin 9.

NSS-C bez udziału naszych zawodników. Klasa słabo obstawiona, startowało tylko pięcioro zawodników. Całe podium zajęli Czesi, a na najwyższym stopniu stanęła Lenka Mrakotova.

Siedem modeli wielokadłubowców wystartowało w **NSS-D** (4 juniorów i 3 seniorów). I w tej kategorii startował jedyny nasz reprezentant (autor artykułu), w seniorach. Medal już ma, ale nie zamierza poprzestać na miejscu trzecim. Już w pierwszym biegu, podczas silnych podmuchów wiatru pokazał szaleńczą „jazdę" Podobało się to kibicom ale nie obyło się bez konsekwencji. Podczas jednego z nawrotów wystarczyła chwila nieuwagi i model zaliczył wywrotkę. Zanim ekipa ratunkowa udzielająca pomocy się zebrała i dopłynęła do trimarana, cała przewaga zmalała i model przypłynął na metę 9 sek. po pierwszym zawodniku. Po ocenie statycznej różnica wynosiła 10 pkt, a odrobiłem tylko 0,97 W drugim biegu wygrałem o 5,86. To było wciąż za mało do złotego medalu, ale liczy się to, że walczyłem. Dla naszego zespołu medal srebrny.

Podsumowując zdobycze medalowe wypadliśmy zdecydowanie lepiej niż przed dwoma laty w Kaliningradzie. Naszym łupem padło 12 medali. Multimedalistą został Adam Bogdon (2 złote, 2 brązowe), Marcin Ochman (1 złoty), Dominik Brylka (1 złoty), Dawid Hadamek (1 srebrny), Krzysztof Wasik (1 srebrny), Artur Wiśniowski (1 brązowy), Tomasz Kowalik (1 srebrny), Marek Kołaczyk (1 srebrny) i Piotr Butkiewicz (1 srebrny). Zespołowo: 1 Rosja, 2 Polska, 3 Chiny. Słowa uznania należą się rodzicom juniorów, którzy odegrali niebagatelną rolę przy walce ze stresem jaki panował na stanowisku startowym. Również żony modelarzy żeglujących służyły swoją pomocą w przygotowaniach do startów. Wzajemne wspieranie się modelarzy również odnosiło pozytywny skutek na wyniki.



SMS "Panther" 1:75, A. Pfeifer /Niemcy/, F2-A

fot. Sławomir Janis



"Le Terrible" 1:75, A. Boda /Białoruś/, F2-C

fot. Sławomir Janis



"Kondor II" 1:40, N. Ivanovl /Rosja/, F2-C

fot. Sławomir Janis



"Rene Descartes" 1:100, M. Vidal /Francja/, F2-C

fot. Sławomir Janis



USS "Arkansas" 1:48, A. Teneze /Francja/, F2-C

fot. Sławomir Janis



SMS "Viribus Unitis" 1:100, L. Völgyi /Węgry/, F2-C

fot. Sławomir Janis



"Tagil" 1:62, V. Sziszkin /Rosja/, F2-C

fot. Sławomir Janis



"Prinz Eugen" 1:150, P. Sager /Niemcy/, F2-C

fot. Sławomir Janis



fot. Sławomir Janis

"Nan Hai Jiu 101" 1:75, W. Xiong Zheng /Chiny/, F2-C



"Luigi Durand De La Penne" 1:100, J. Gulyas /Węgry/, F2-C

fot. Sławomir Janis



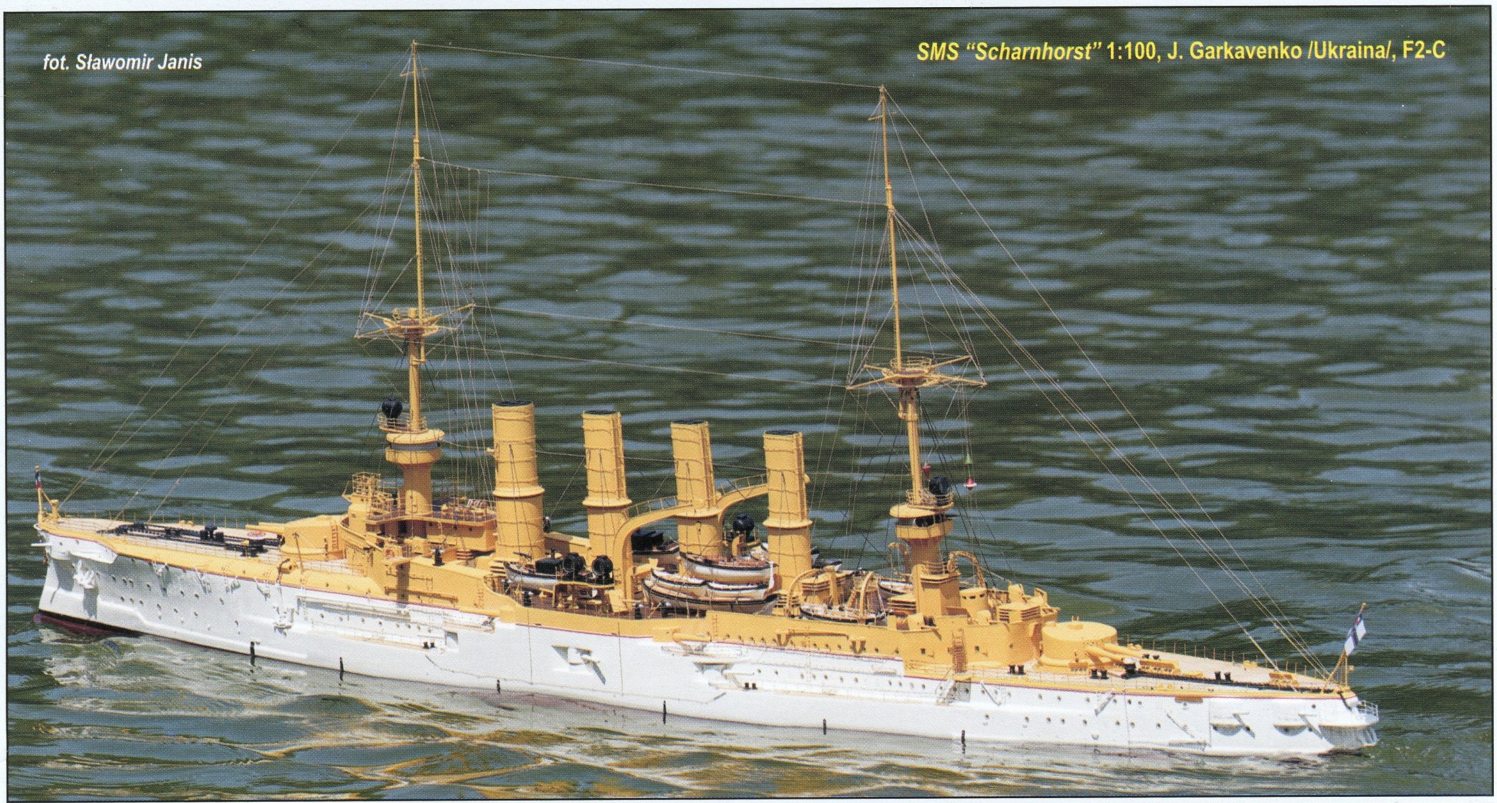
"Aziz" 1:50, B. Erkel /Niemcy/, F4-B

fot. Sławomir Janis



"Dornbusch II" 1:68, A. Prisukhin /Rosja/, F2-A

fot. Sławomir Janis



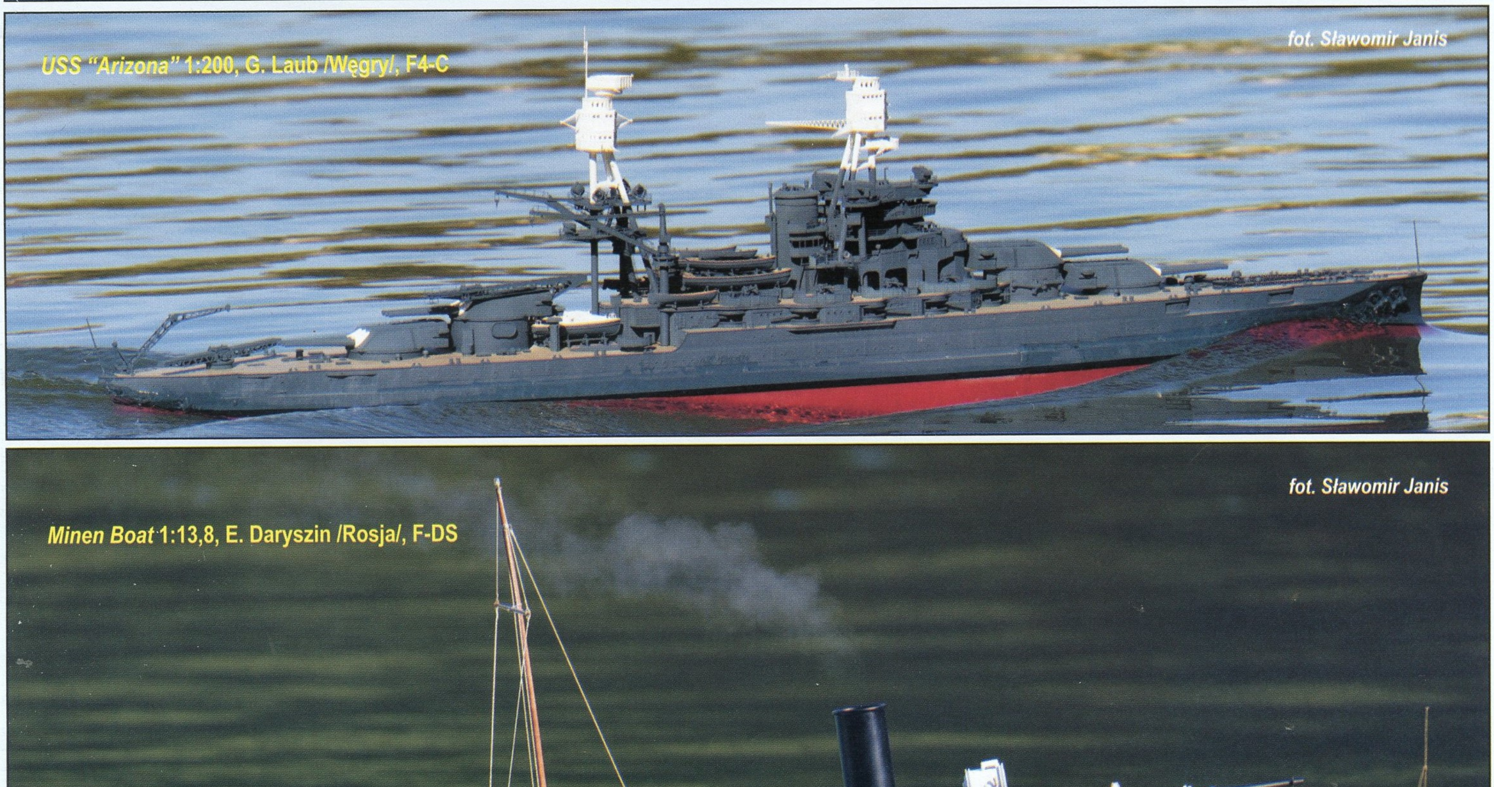
fot. Sławomir Janis

SMS "Scharnhorst" 1:100, J. Garkavenko /Ukraina/, F2-C



"Roma" 1:350, C. Huber /Austria/, F4-C

fot. Sławomir Janis



USS "Arizona" 1:200, G. Laub /Węgry/, F4-C

fot. Sławomir Janis



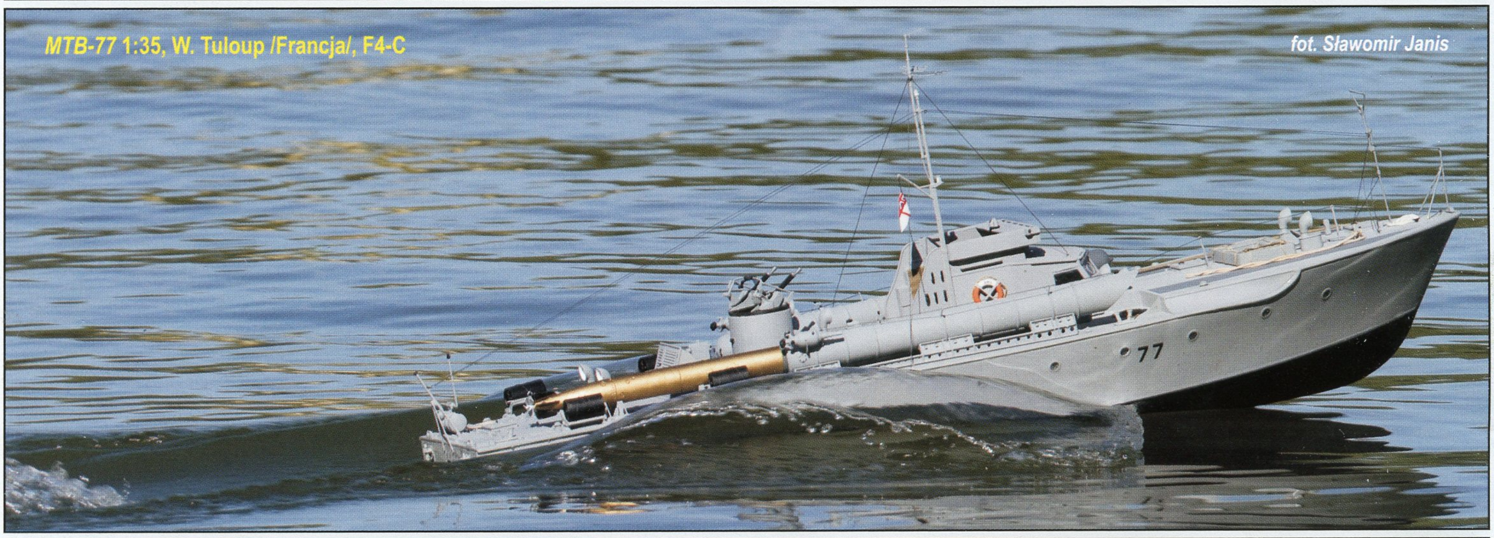
Minen Boat 1:13,8, E. Daryszin /Rosja/, F-DS

fot. Sławomir Janis



"Schaarhorn" 1:25, J. Spinar /Czechy/, F-DS

fot. Sławomir Janis



MTB-77 1:35, W. Tuloup /Francja/, F4-C

fot. Sławomir Janis



S-100 1:35, T. Hlach /Czechy/, F4-C

fot. Sławomir Janis



"Poti" 1:75, A. Baburin /Rosja/, F2-B

fot. Sławomir Janis



fot. Sławomir Janis

"Da Yang Yi Hao" 1:150, H. Biao Chen /Chiny/, F2-B



fot. Sławomir Janis

HMAS "Townswille" 1:112, P. Koncz /Węgry/, F2-B

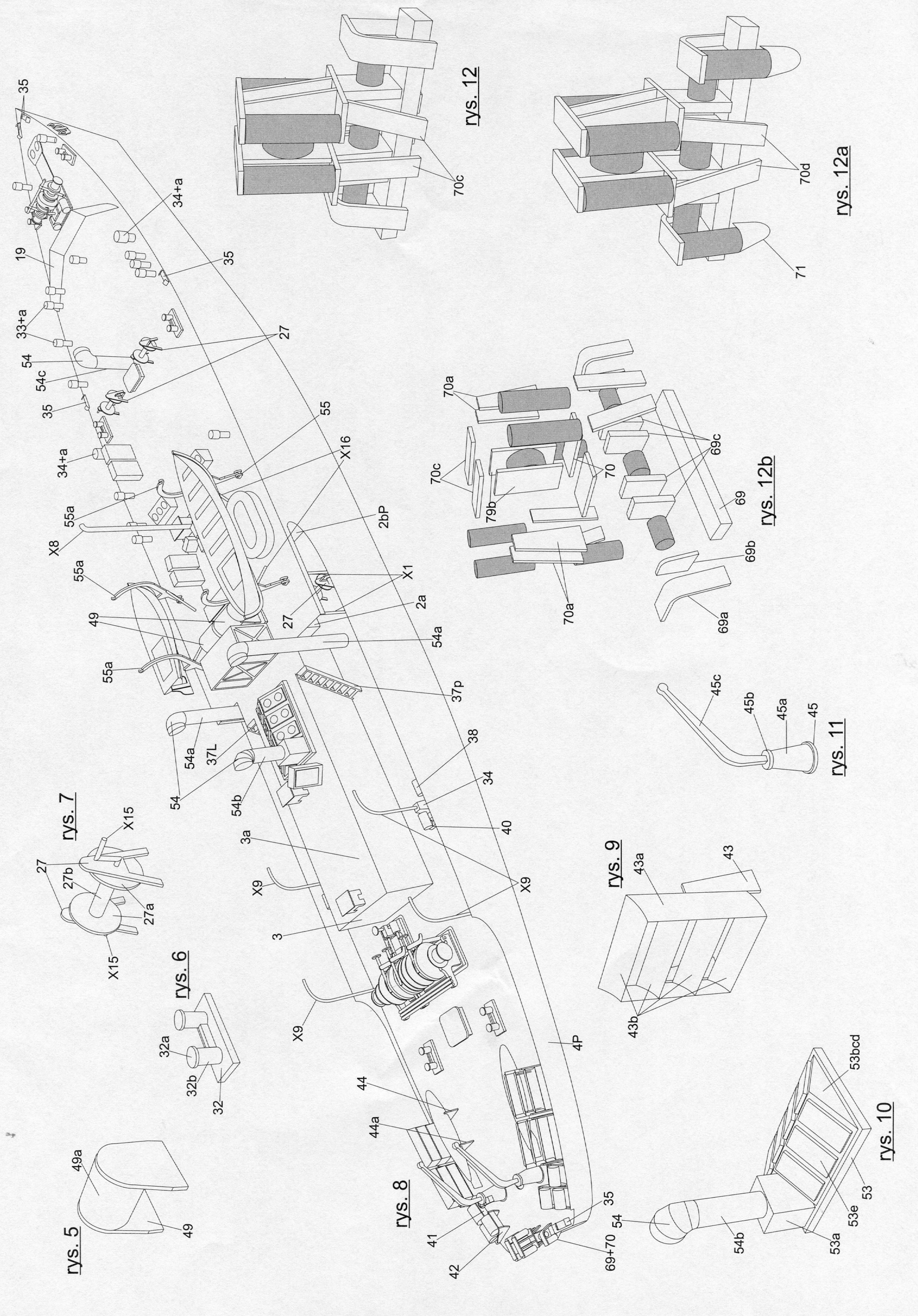


fot. Ilona Ledwoń-Bularz

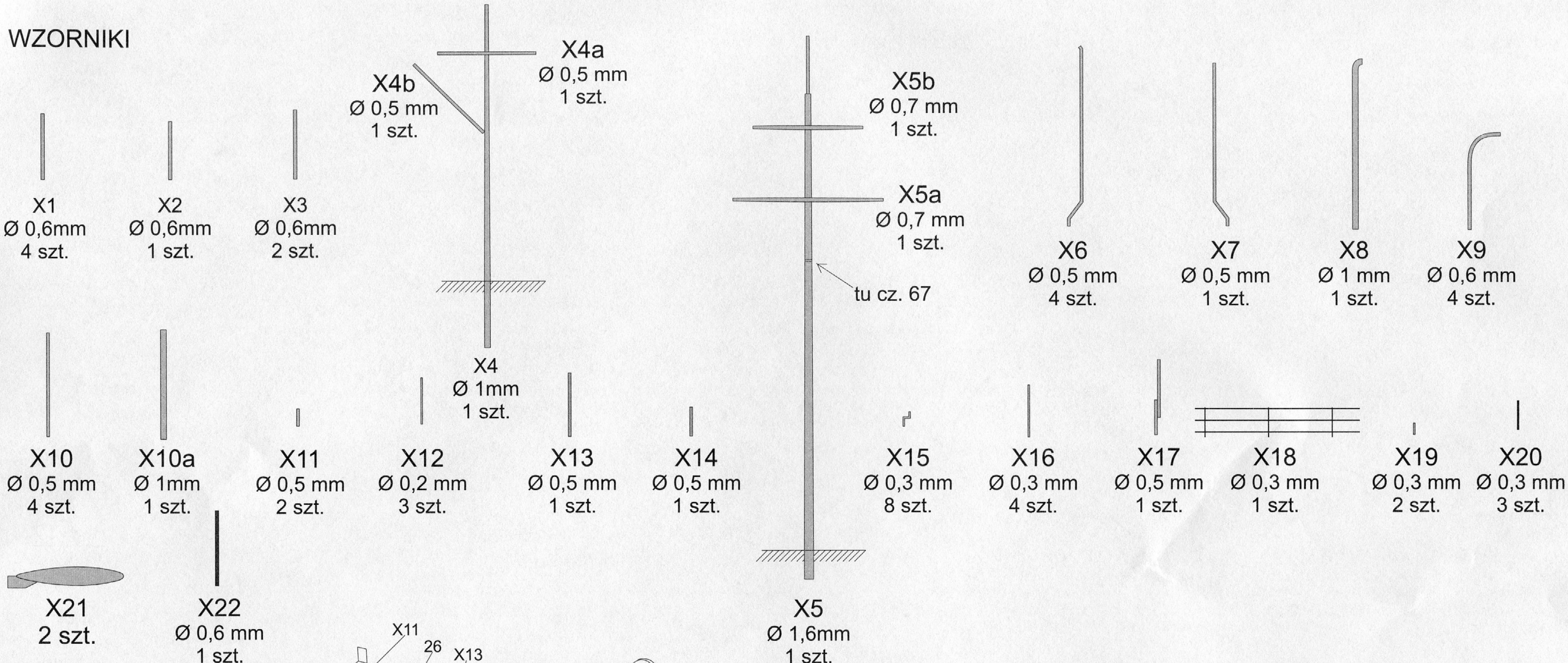
Zawody zakończyły się ceremonią wręczenia medali i dyplomów. Dla zdobywców pierwszych miejsc odegrane zostały hymny narodowe. Opuszczono flagę sekcji NAVIGA i przekazano ją delegacji polskiej. To właśnie Polska w 2017 roku będzie podejmowała najlepszych modelarzy na świecie. Do zobaczenia w Ornecie.

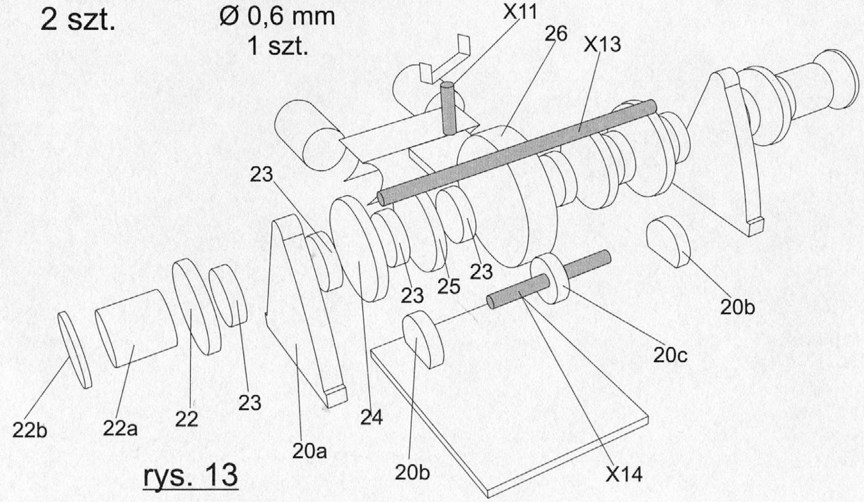
tekst Piotr Butkiewicz


SPK 2080
fot. Sławomir Janis

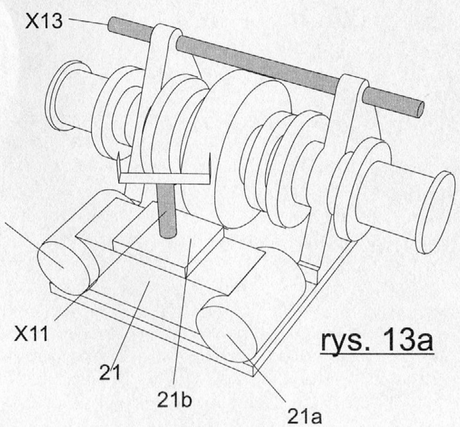

rys. 5
rys. 6
rys. 7
rys. 8
rys. 9
rys. 10
rys. 11
rys. 12
rys. 12a
rys. 12b

WZORNIKI

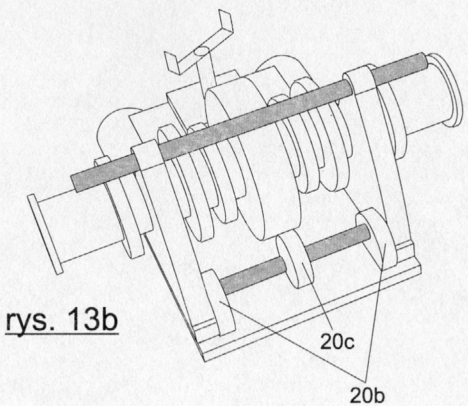




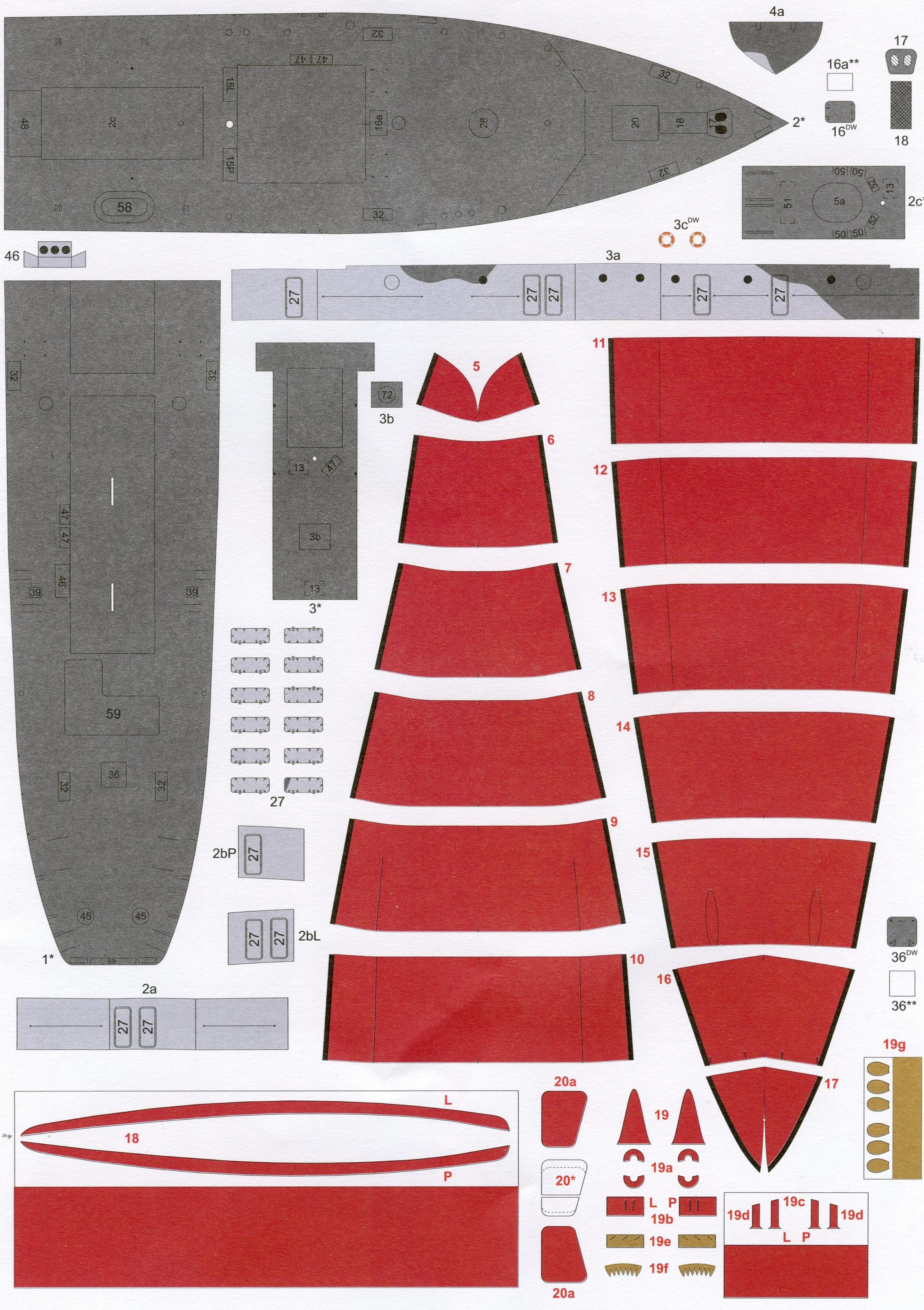
rys. 13

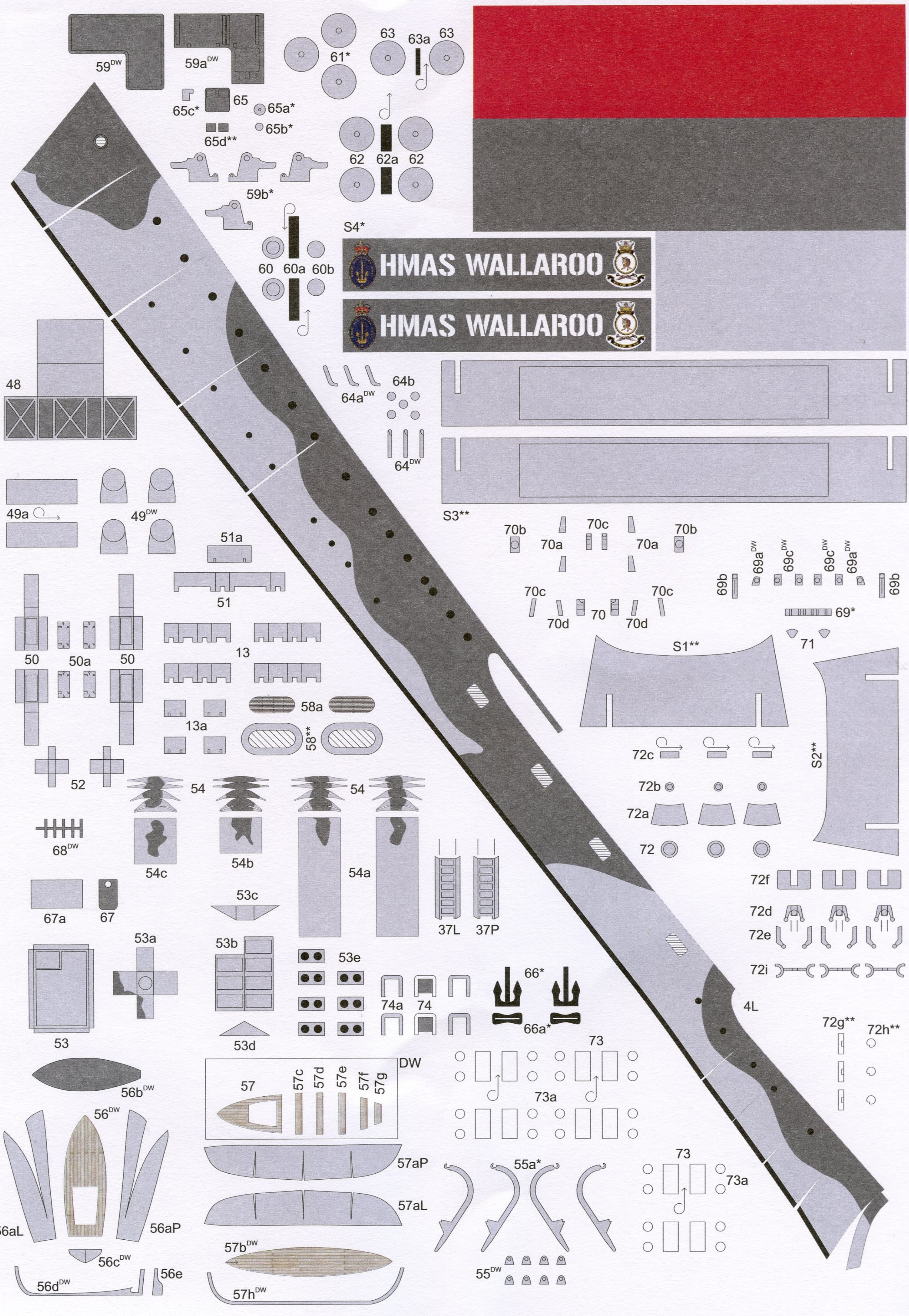


rys. 13a

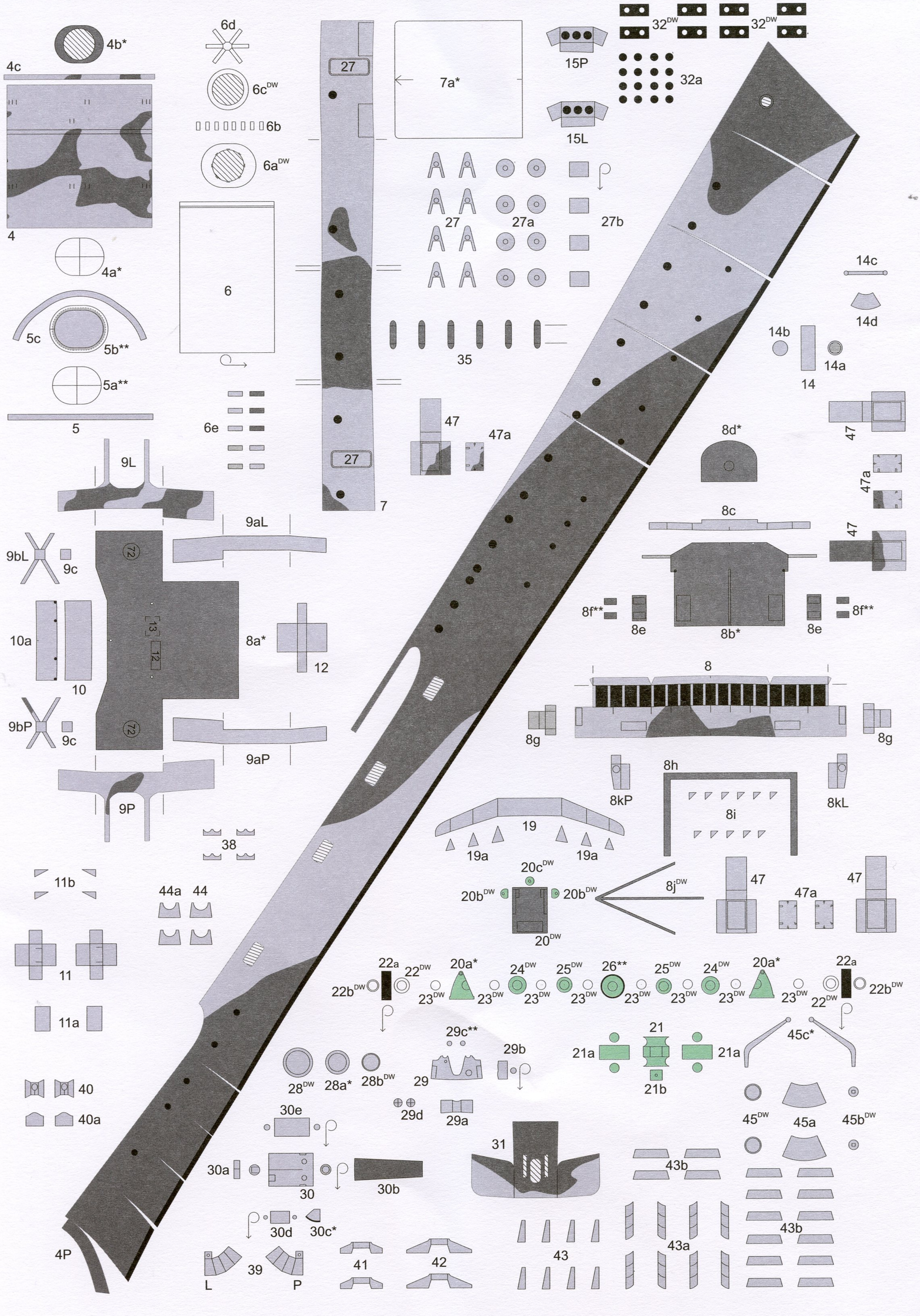


rys. 13b

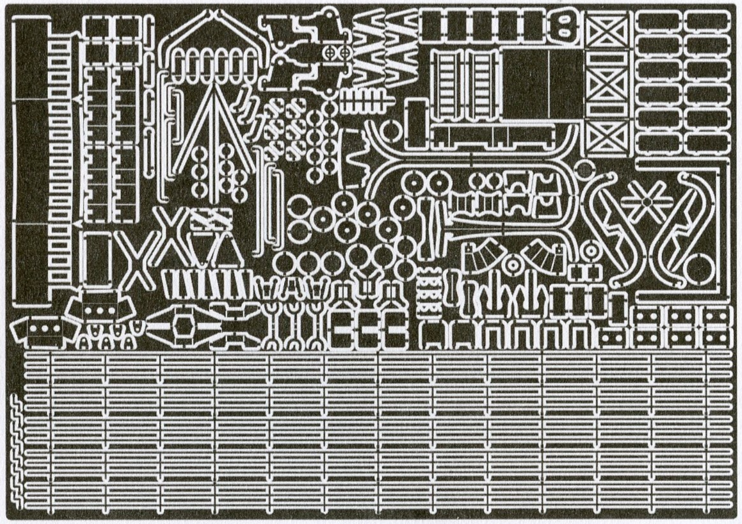

4a
17
16a**
2*
18
2c*
3c
46
3a
11
5
3b
6
12
7
13
3*
8
14
27
9
15
2bP
2bL
10
1*
2a
16
17
36**
19g
20a
18
L
P
19
19a
20*
19b
19c
19d
19e
19f
20a

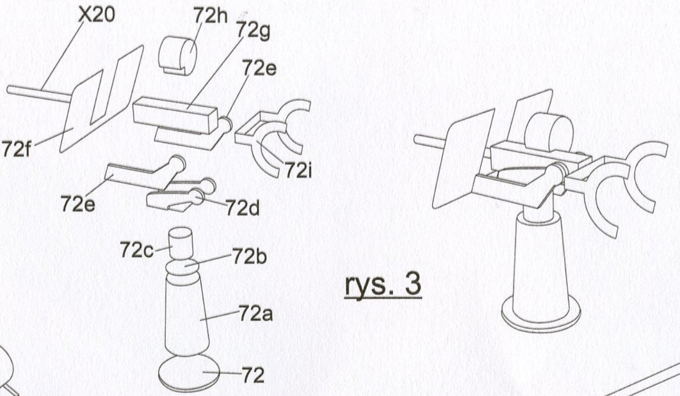


59DW
59aDW
61*
63
63a
63
65c*
65
65a*
65d**
65b*
62
62a
62
59b*
S4*
60
60a
60b
HMAS WALLAROO
HMAS WALLAROO
48
64aDW
64b
64DW
S3**
49a
49DW
70b
70a
70c
70a
70b
69b
69aDW
69cDW
69cDW
69aDW
69b
51a
51
70c
70d
70
70c
70d
69*
50
50a
50
13
71
S1**
13a
58a
58**
S2**
72c
52
54
54
72b
72a
68DW
54c
54b
54a
72
67a
67
53c
37L
37P
72f
72d
72e
53a
53b
53e
72i
66*
74a
74
4L
53
53d
66a*
73
72g**
72h**
DW
56bDW
57
57c
57d
57e
57f
57g
73a
56DW
57aP
55a*
73
73a
57aL
56aL
56aP
56cDW
57bDW
56dDW
56e
57hDW
55DW

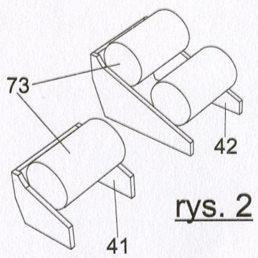

4b*
4c
4
4a*
5c
5b**
5a**
5
6d
6c^DW
6b
6a^DW
6
6e
7a*
27
7
15P
15L
32^DW
32a
27a
27b
35
47
47a
14c
14d
14b
14a
14
8d*
8c
8b*
8e
8f**
8
8g
8h
8i
8kP
8kL
8j^DW
9L
9aL
9bL
9c
10a
10
8a*
12
13
72
9bP
9aP
9P
19
19a
20c^DW
20b^DW
20^DW
38
11b
44a
44
11
11a
22a
22^DW
22b^DW
20a*
23^DW
24^DW
25^DW
26**
29c**
29b
29
29a
29d
21
21a
21b
45c*
45^DW
45a
45b^DW
28^DW
28a*
28b^DW
40
40a
30e
30a
30
30b
30d
30c*
31
43b
43a
43
41
42
39
L
P
4P

Wręgi cięte laserowo i blacha fototrawiona (zawiera relingi) do modelu HMAS “WALLAROO” do nabycia na www.modelarstwookretowe.pl



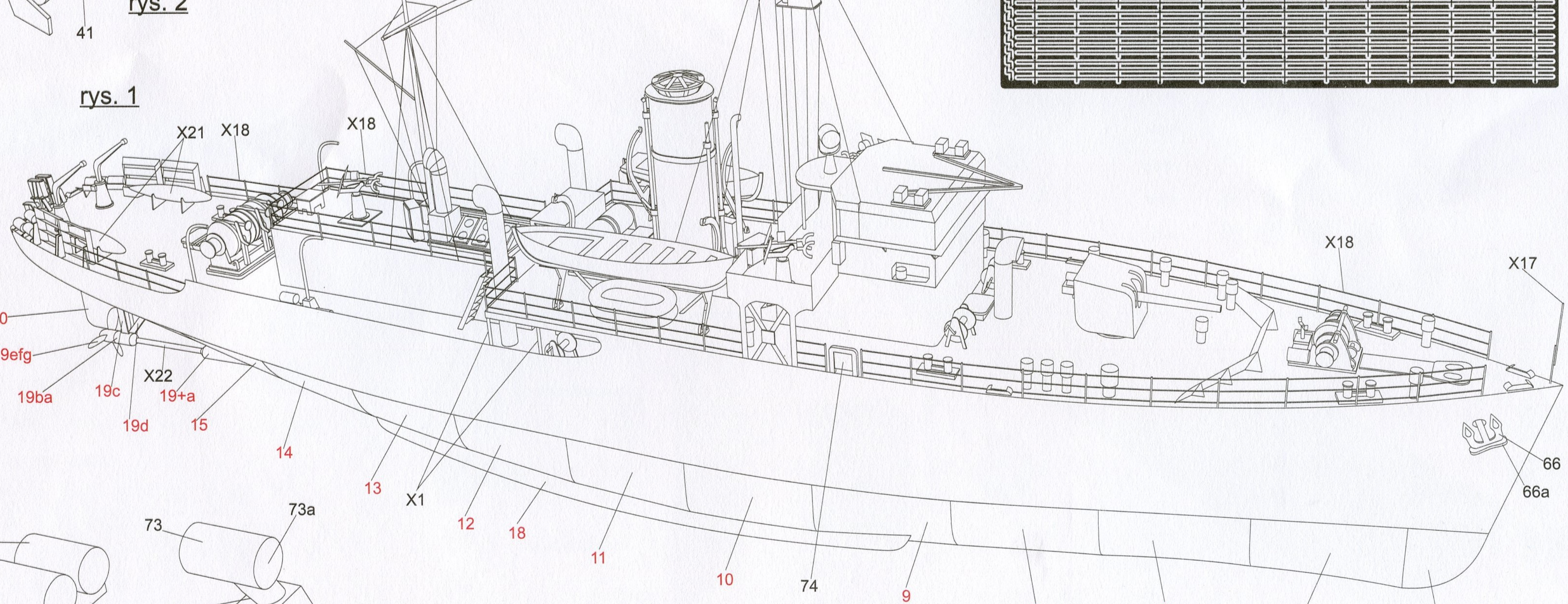


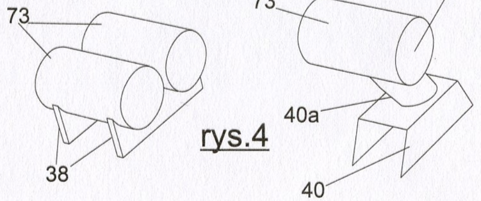
rys. 3



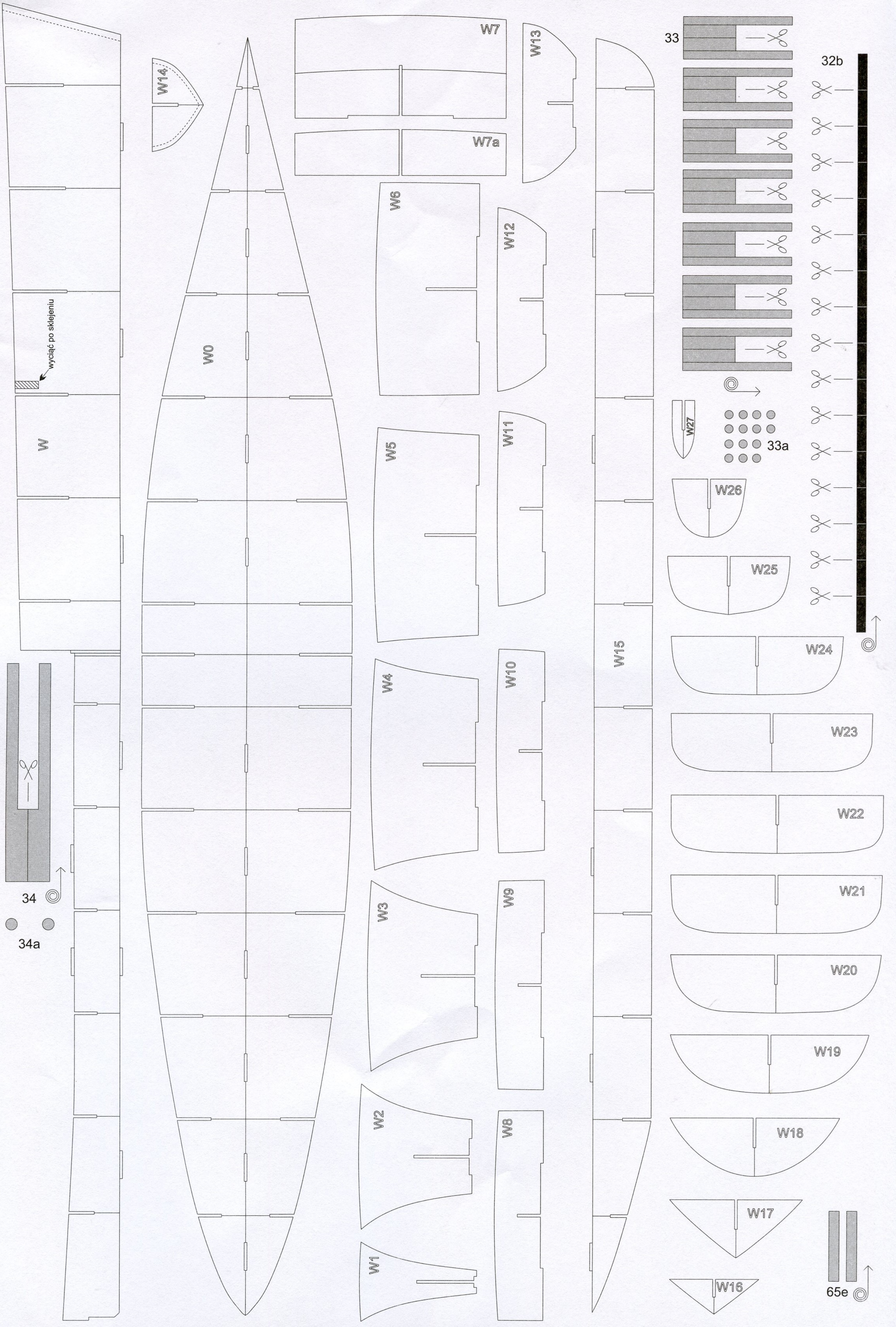
rys. 2

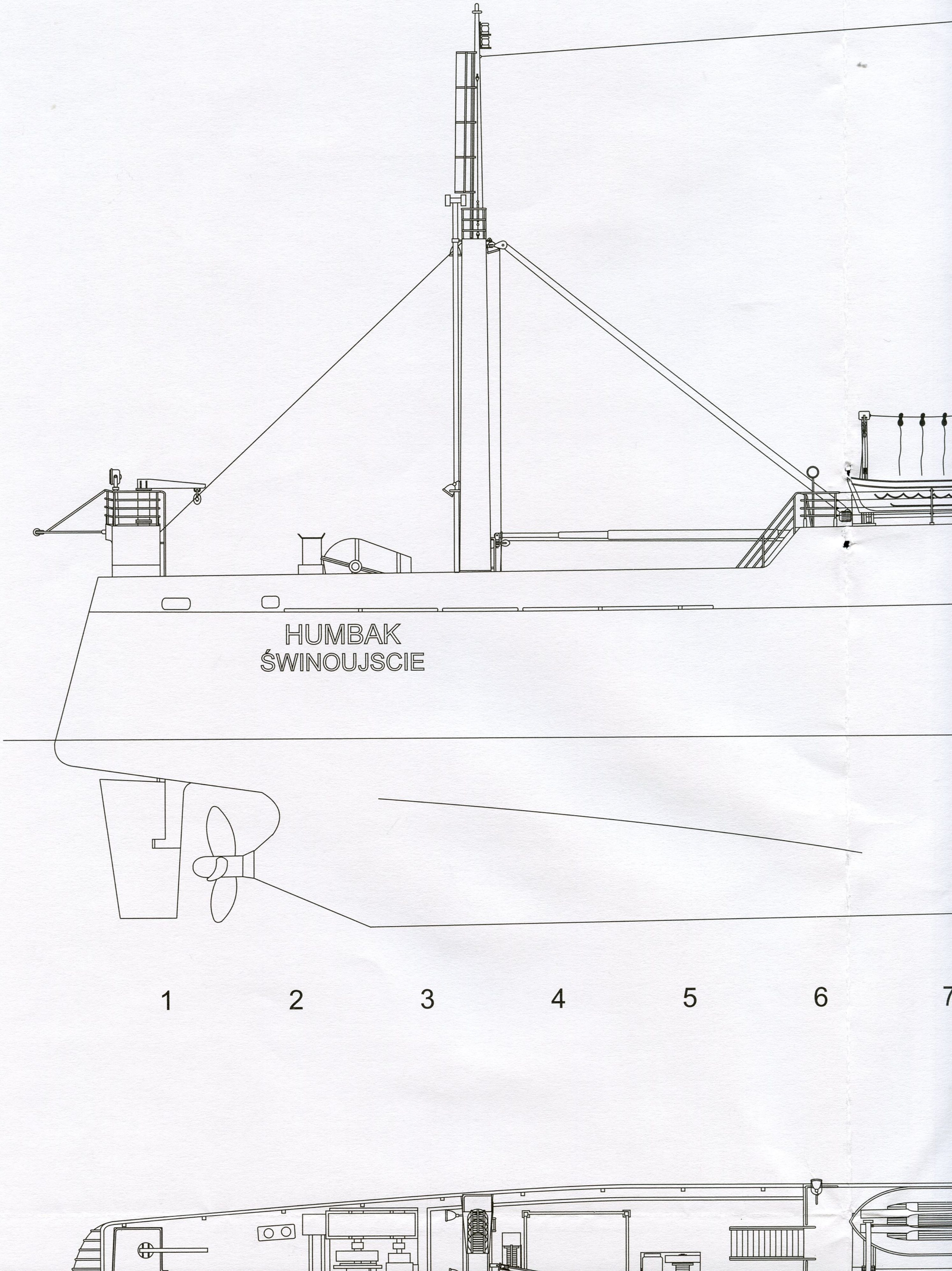
rys. 1

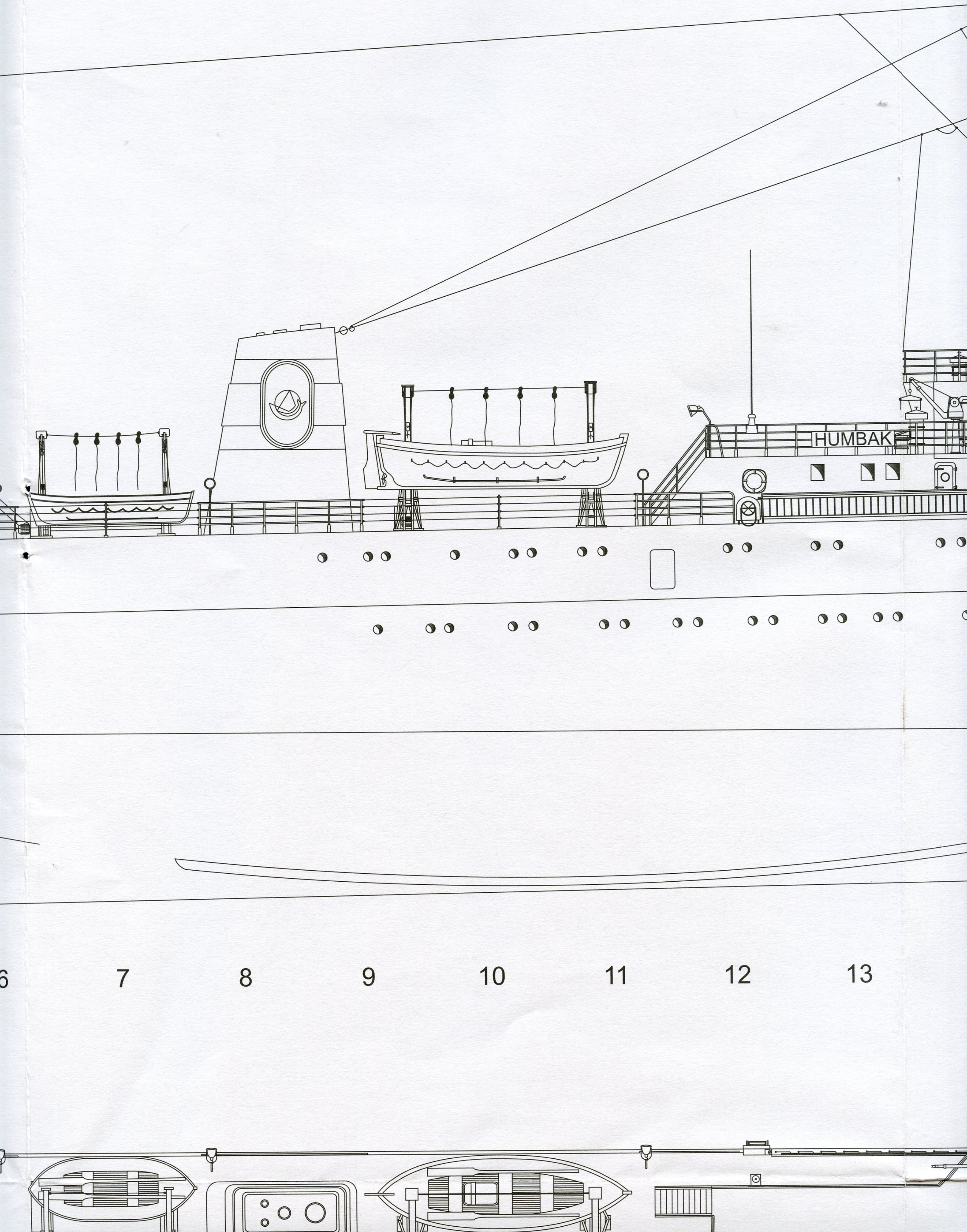




rys.4


W7
W13
33
32b
W14
W7a
W6
W12
W0
wyciąć po sklejeniu
W
W27
33a
W5
W11
W26
W25
W24
W10
W15
W4
W23
W22
W21
W3
W9
34
34a
W20
W19
W2
W8
W18
W17
W1
W16
65e

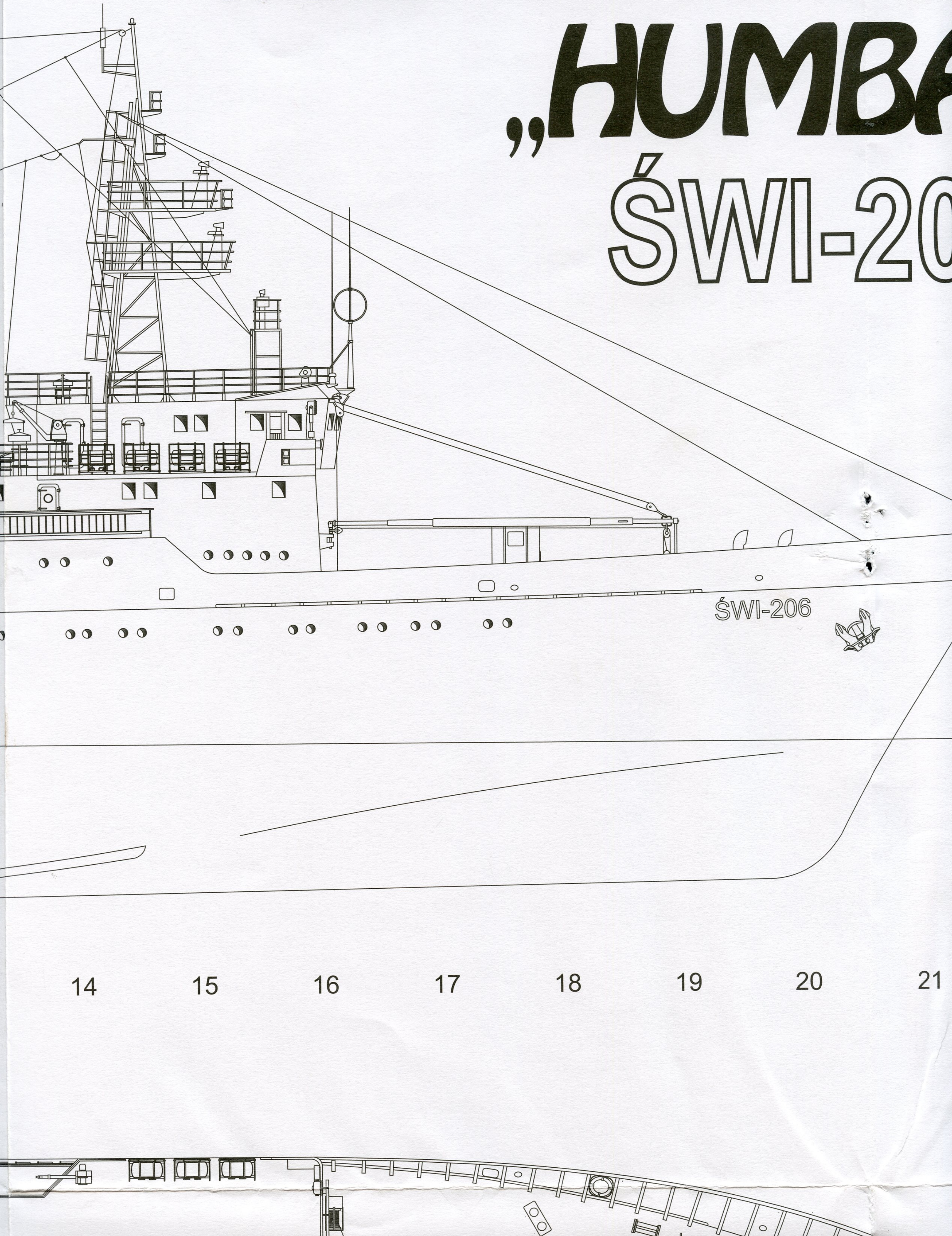

HUMBAK
ŚWINOUJSCIE
1
2
3
4
5
6
7


HUMBAK
6
7
8
9
10
11
12
13

Trawler-przetwórnia ty

„HUMBA

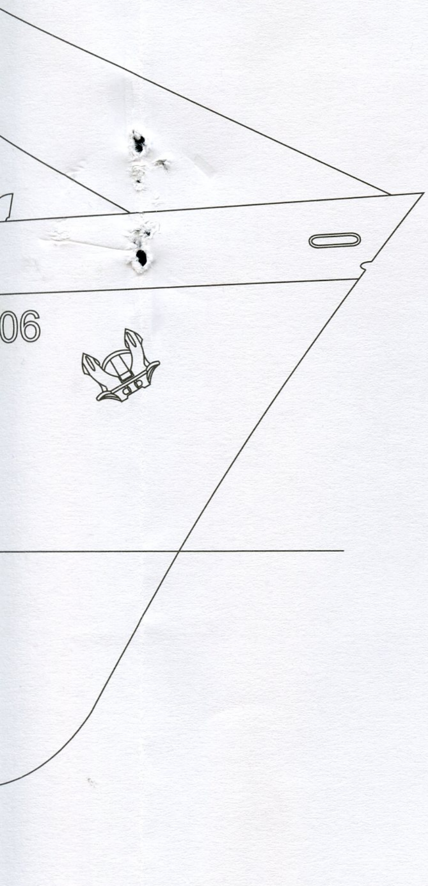
ŚWI-20

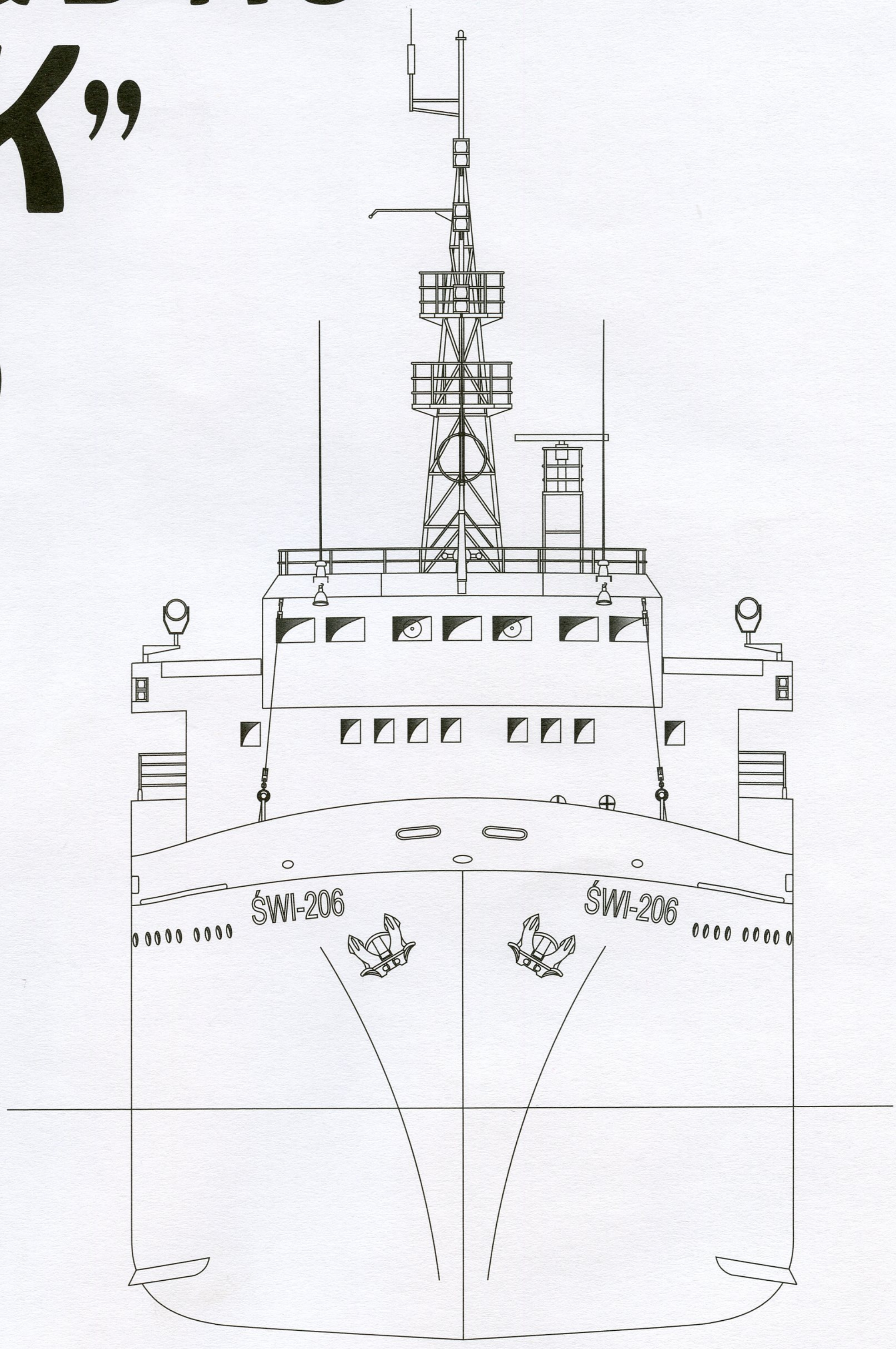


rnia typu B-418

„...MBAK"

...WI-206



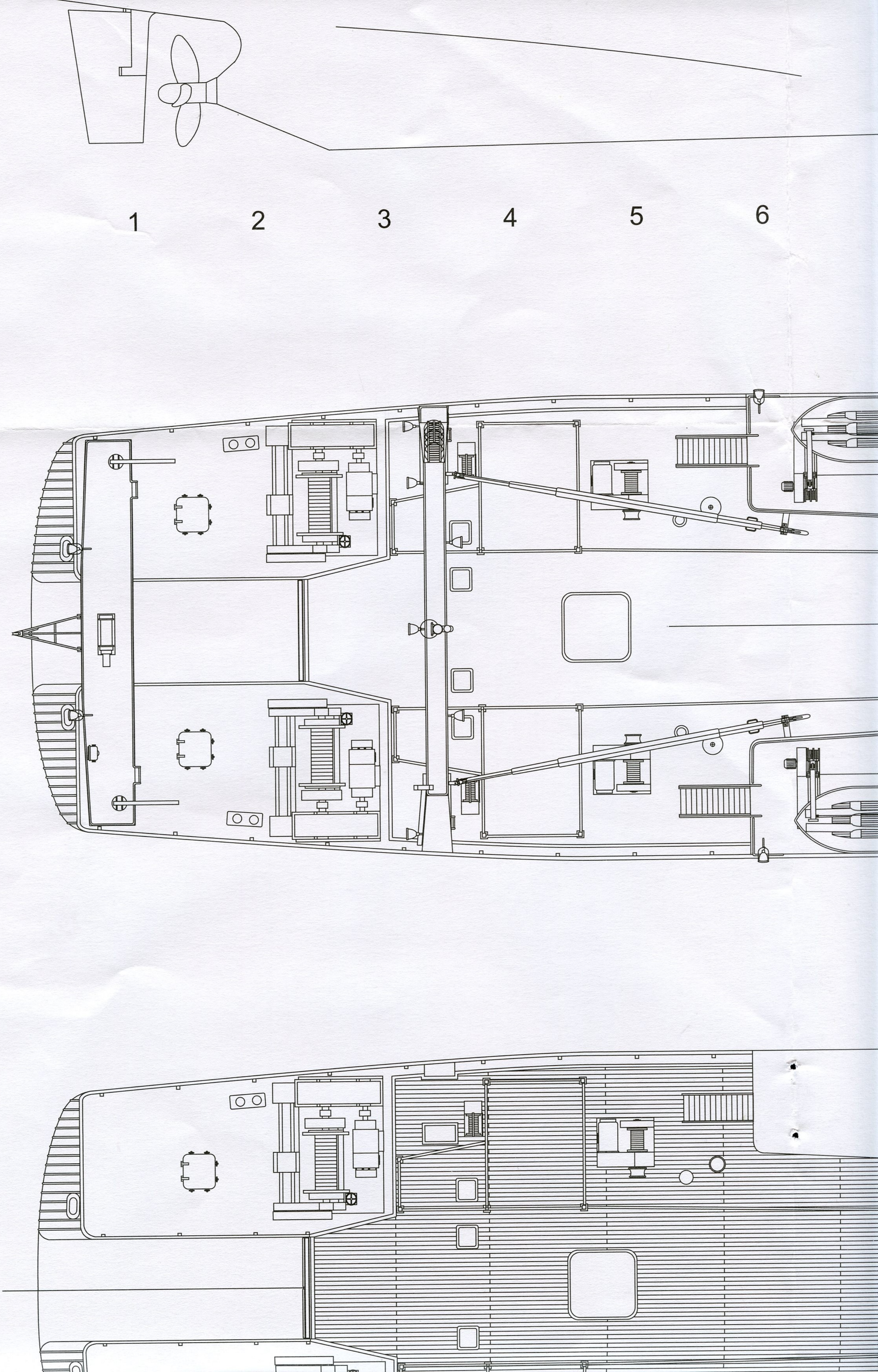


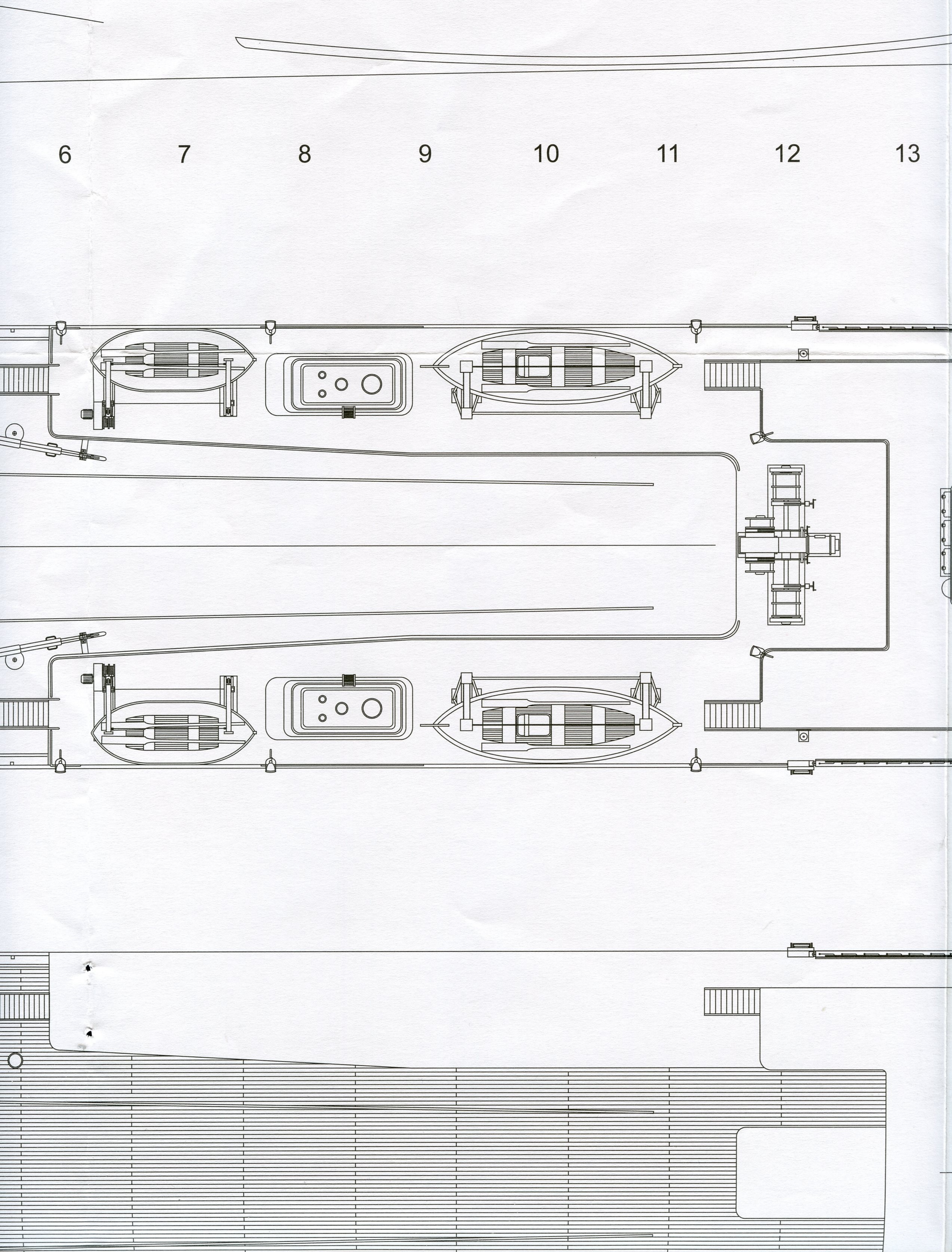
20 21

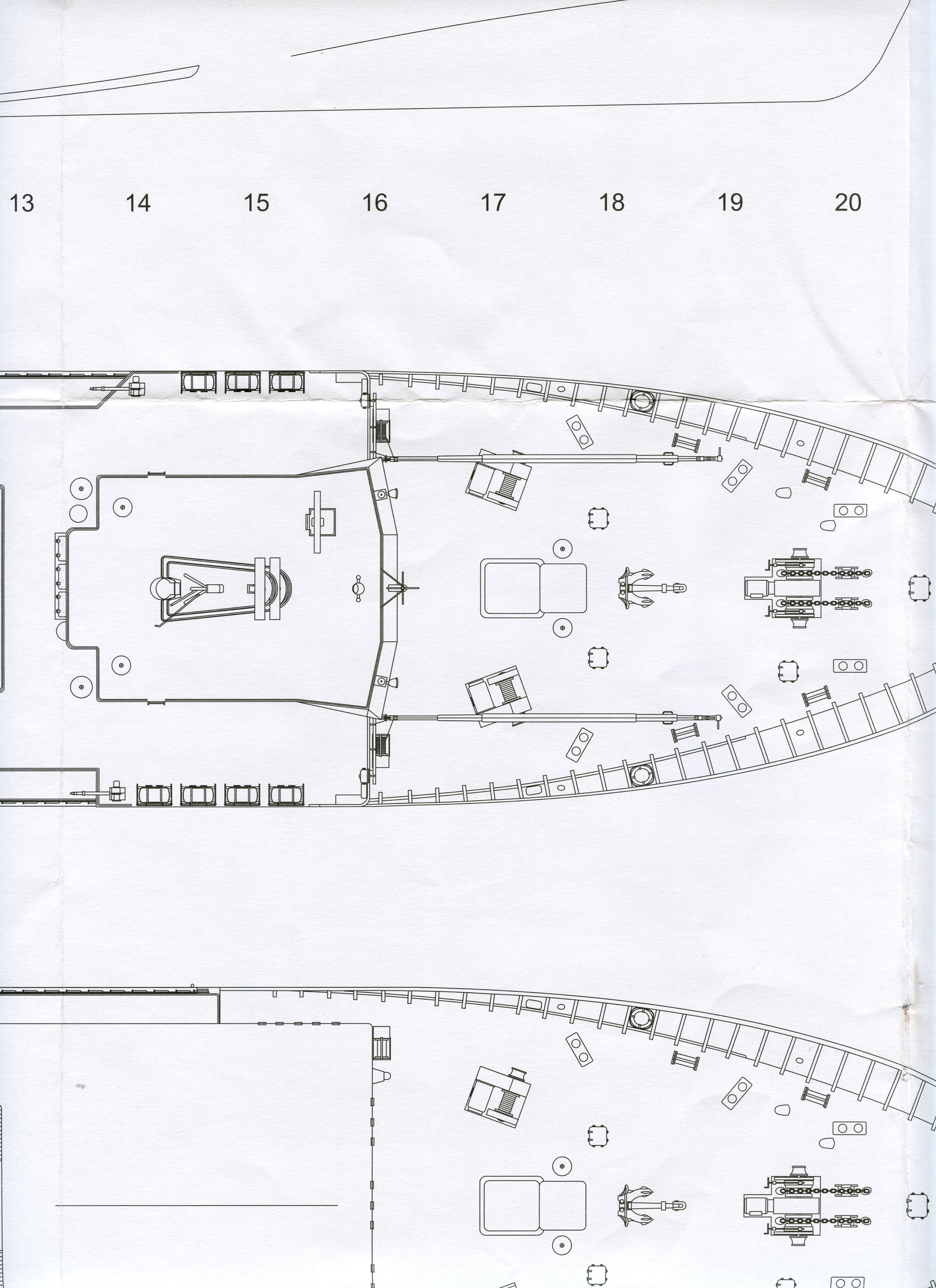
MODELARSTWO OKRĘTOWE

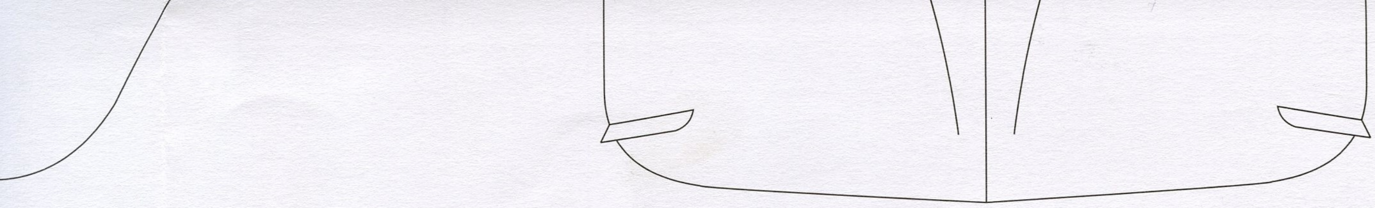
20 Nr Spec. (2/2015)

www.modelarstwookretowe.pl


1 2 3 4 5 6


6
7
8
9
10
11
12
13


13
14
15
16
17
18
19
20

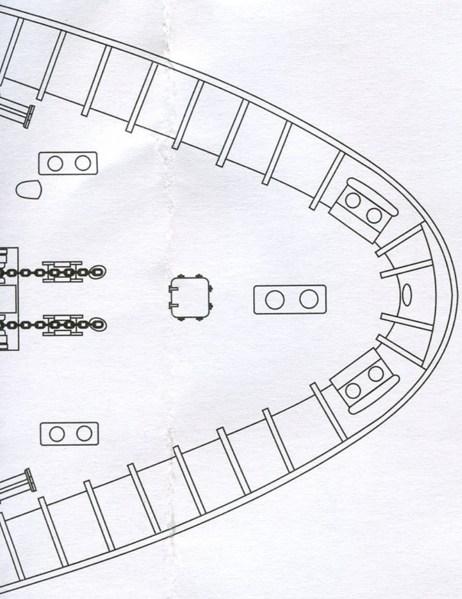


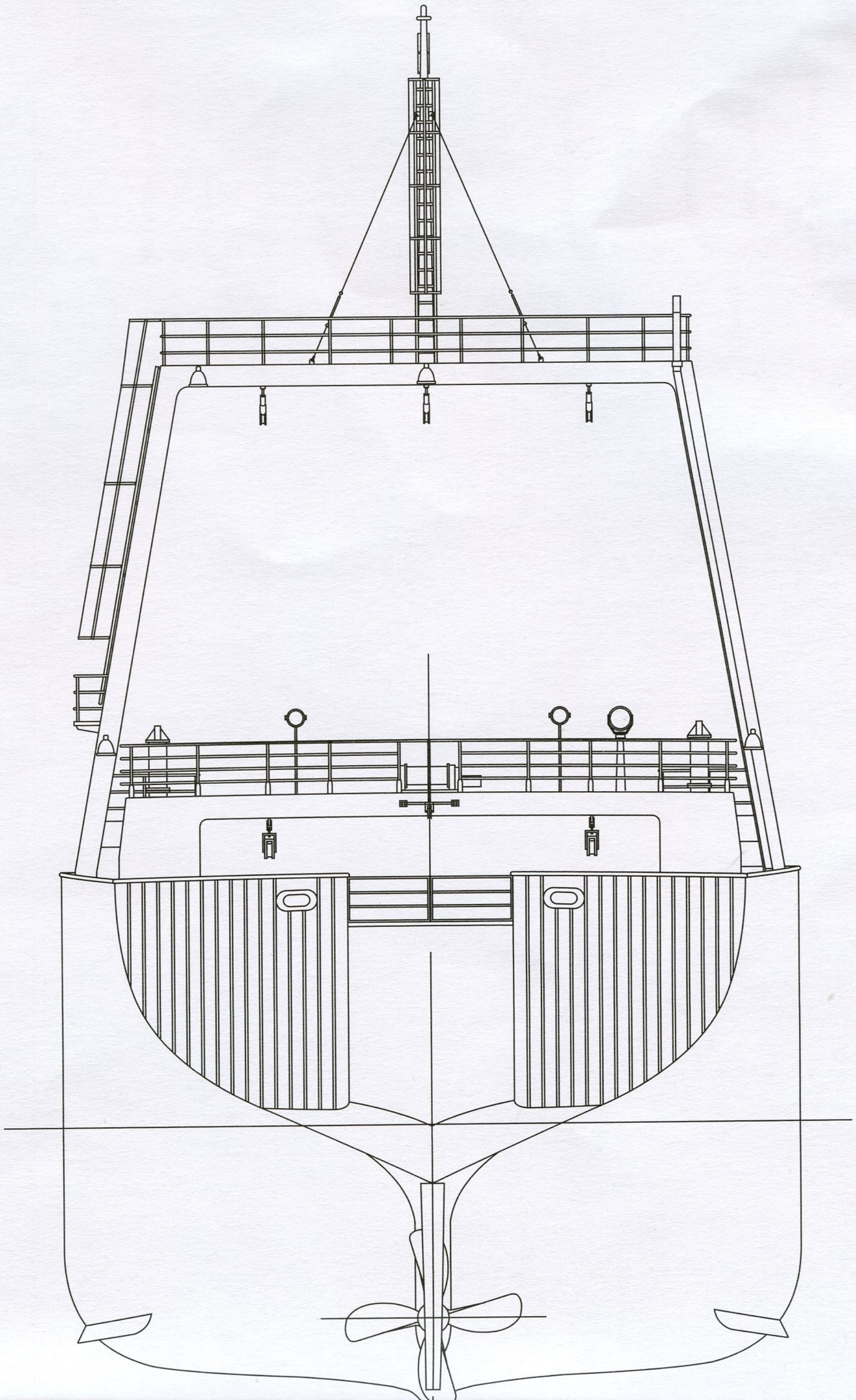
20 21

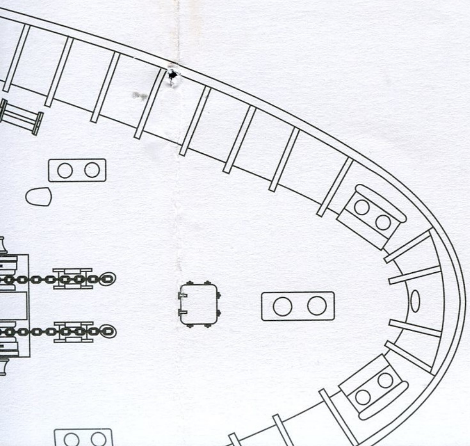
MODELARSTWO OKRĘTOWE

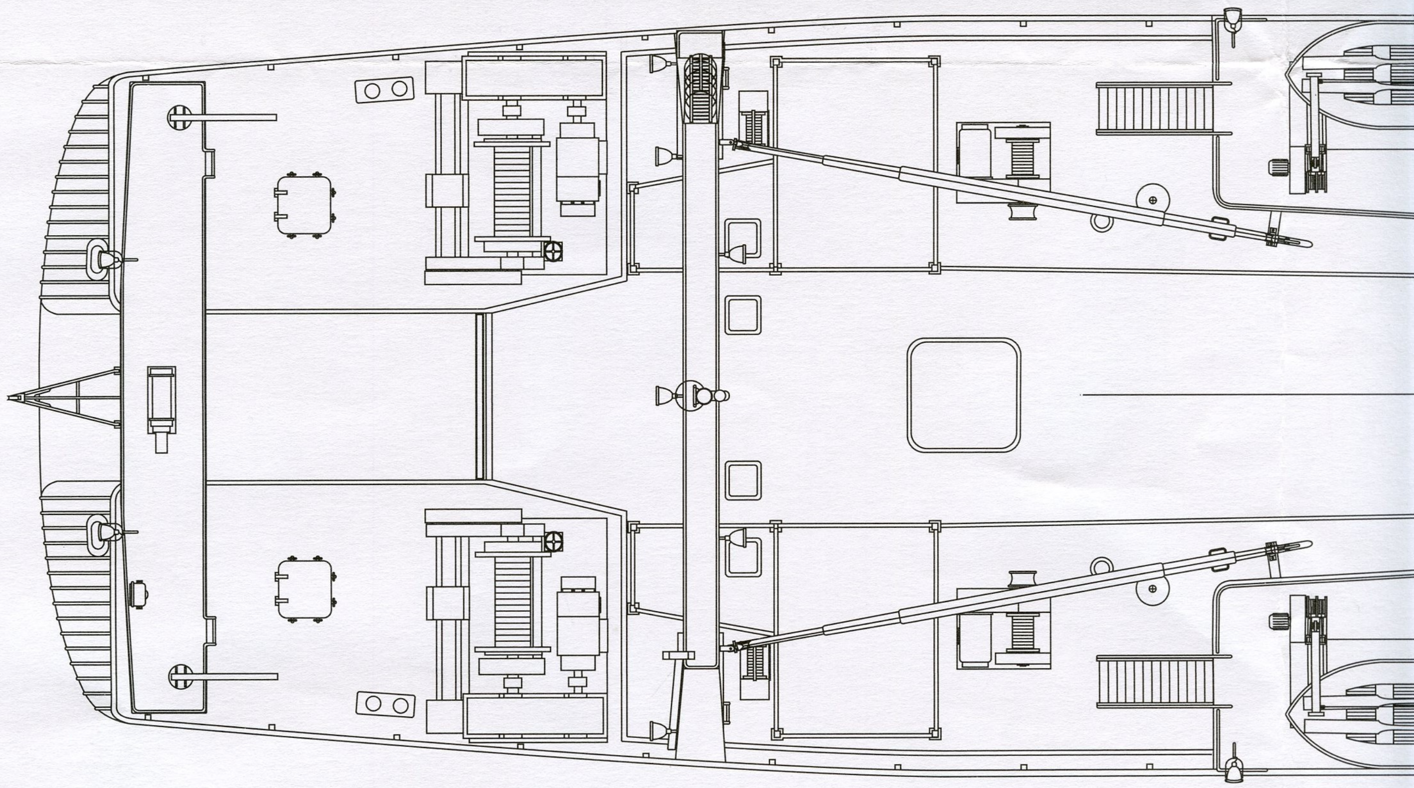
20 Nr Spec. (2/2015)

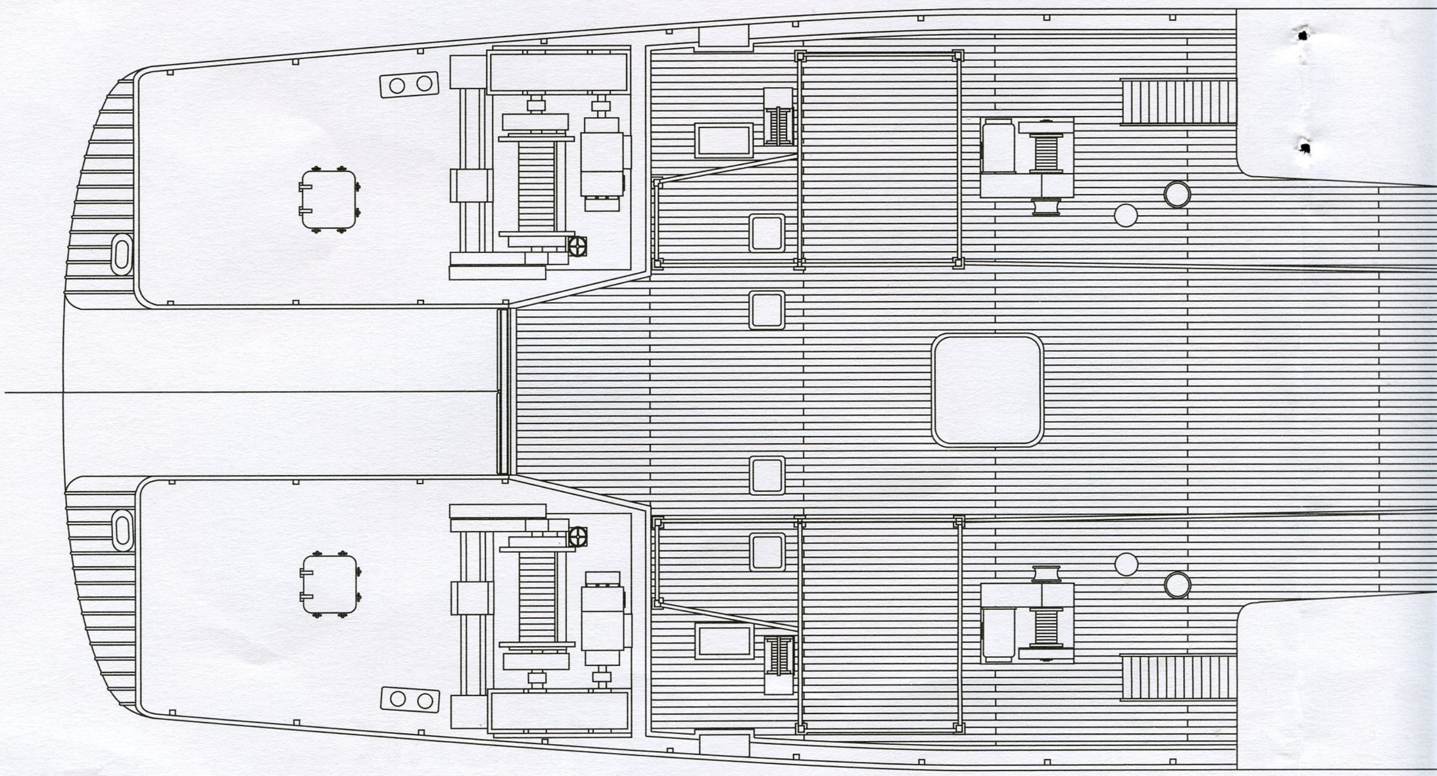
www.modelarstwookretowe.pl

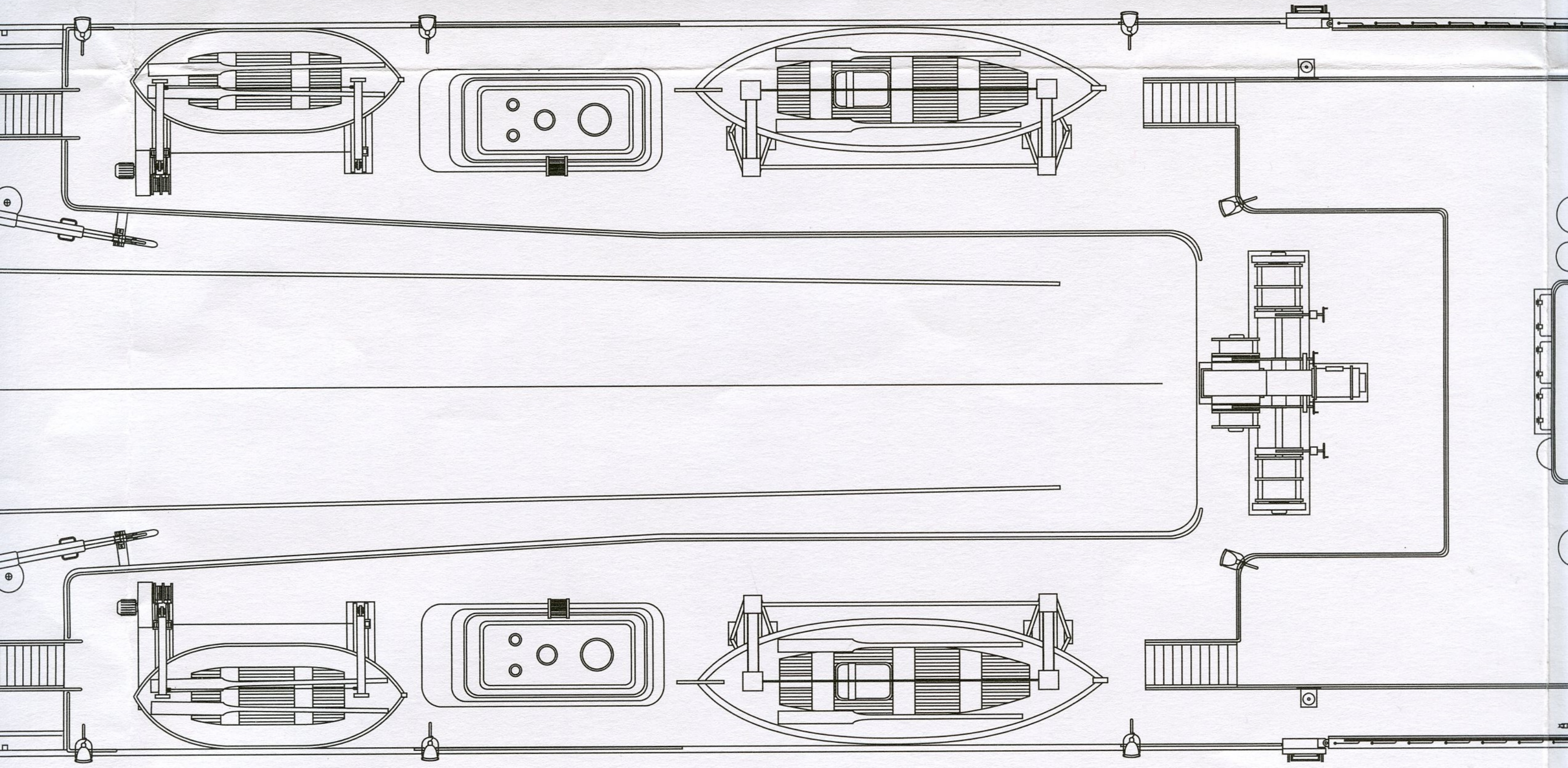


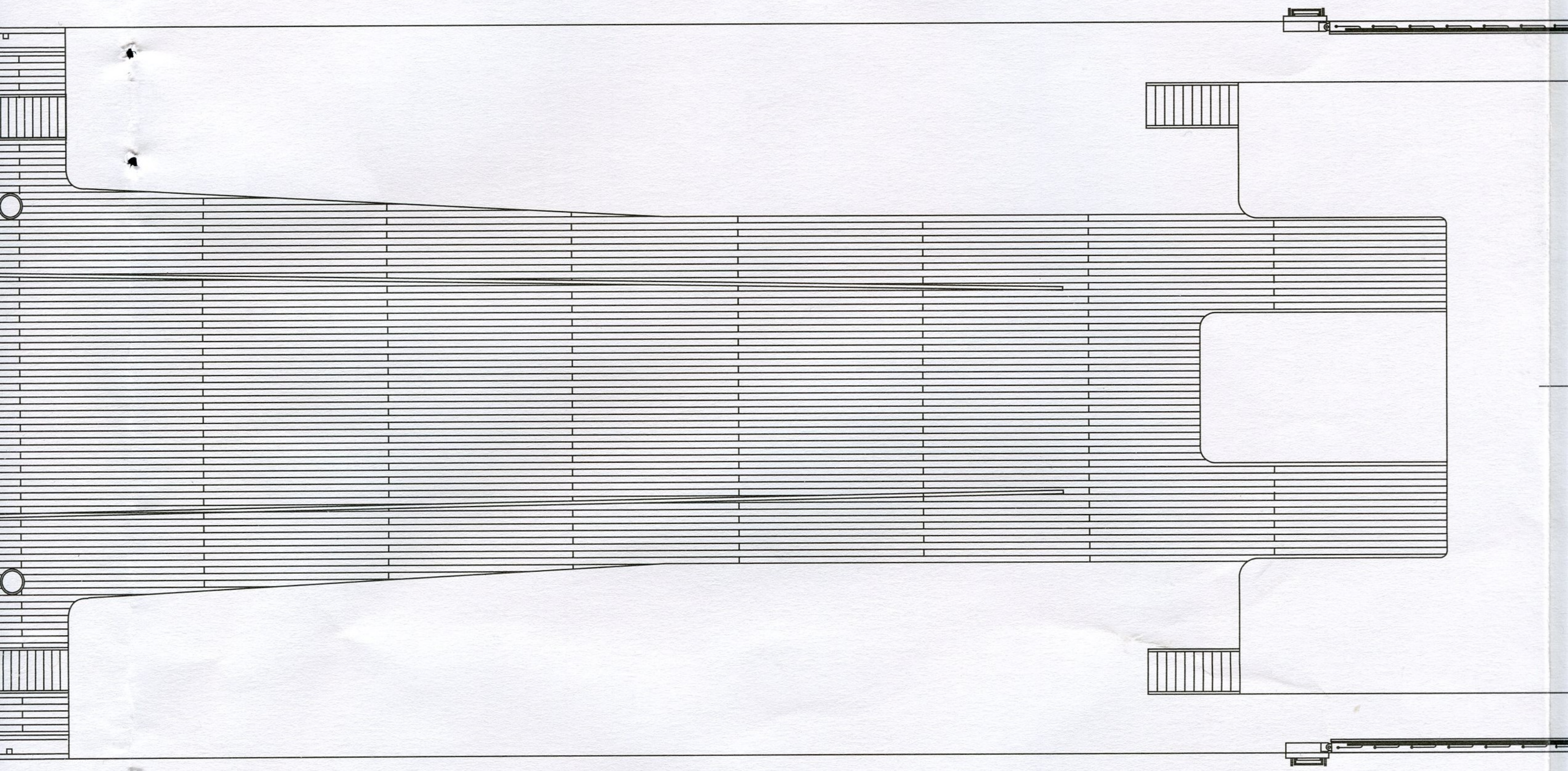


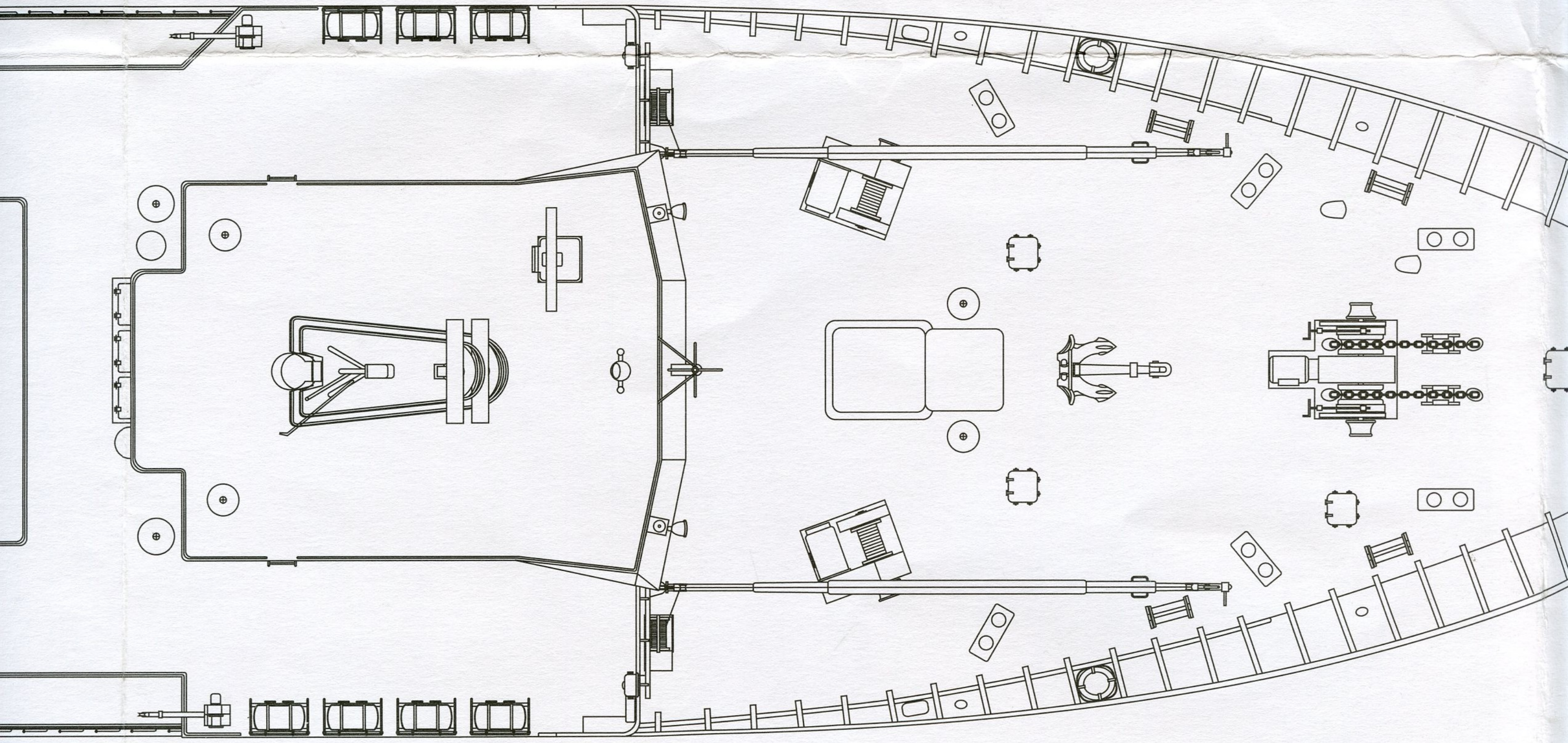


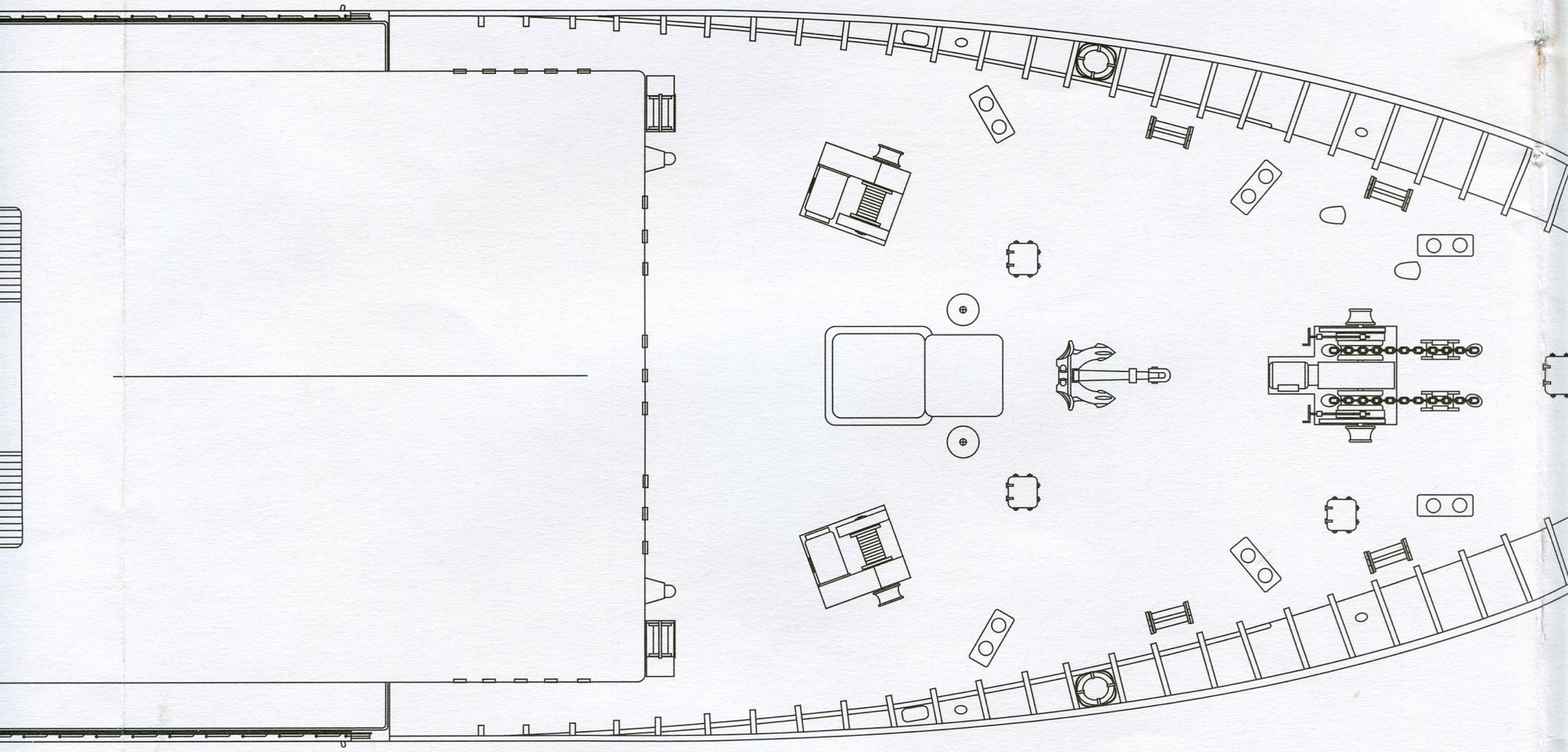




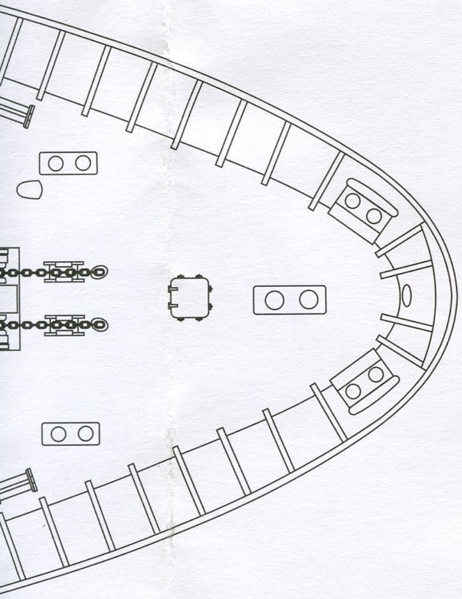


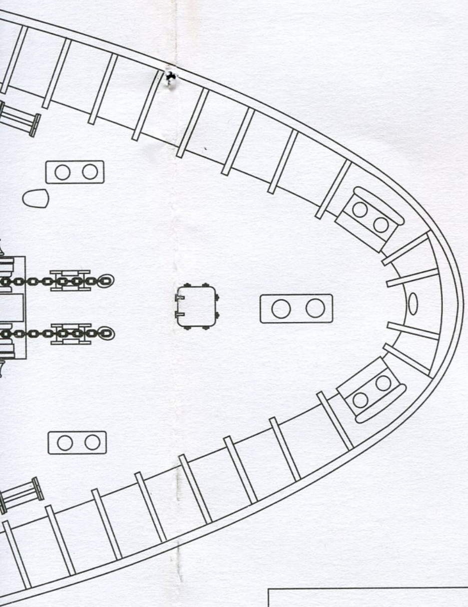


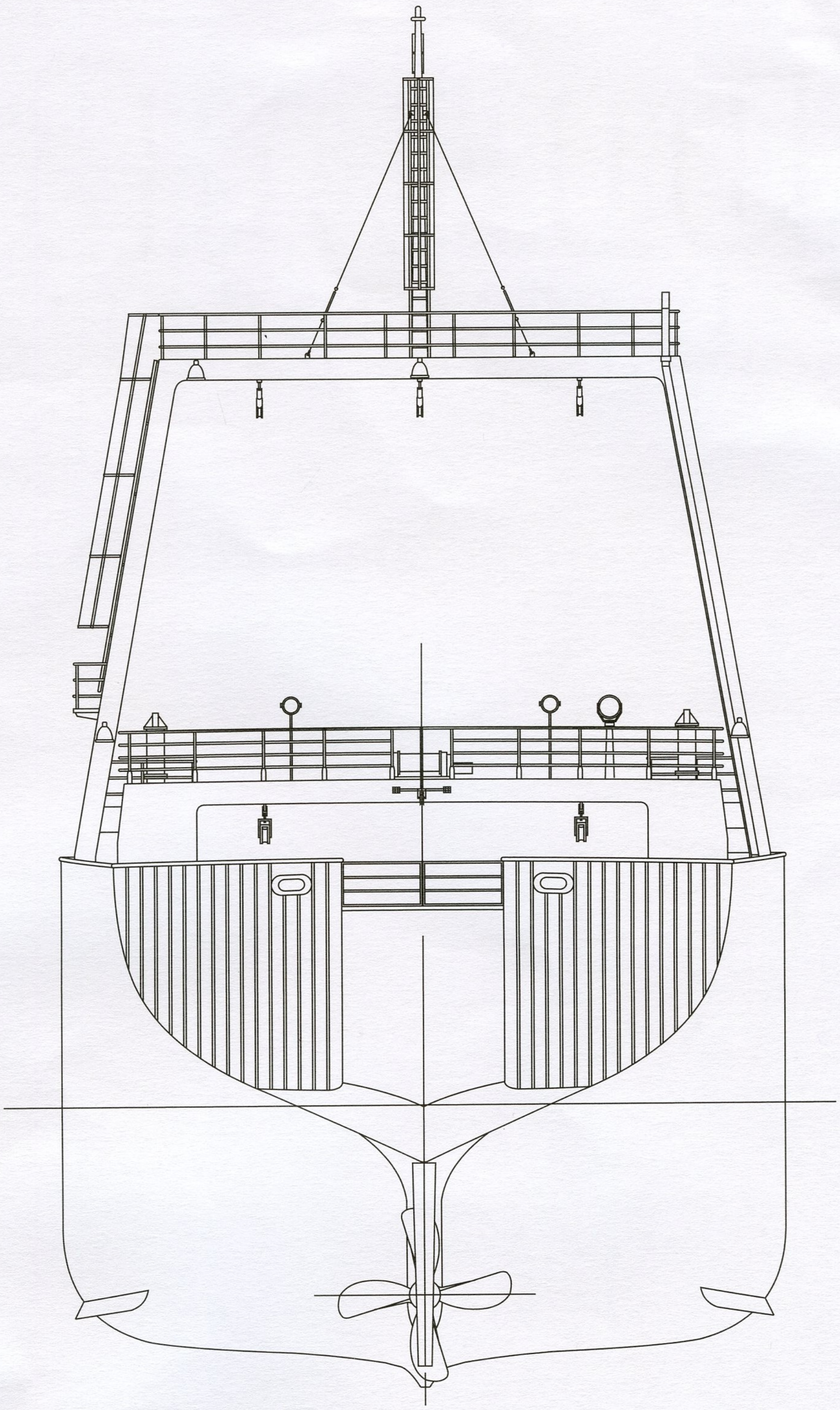




www.modelarstwookretowe.pl







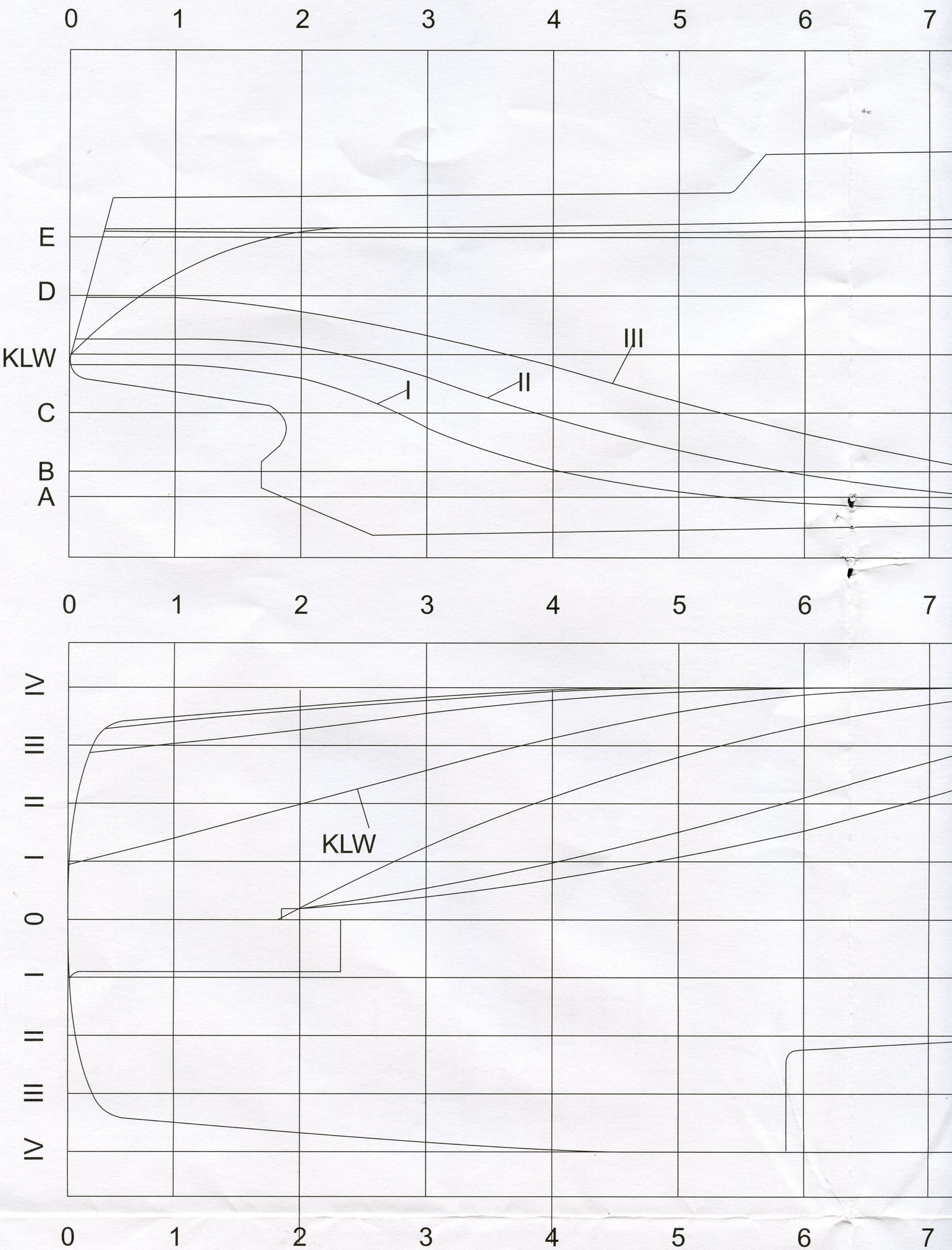
HUMBAK

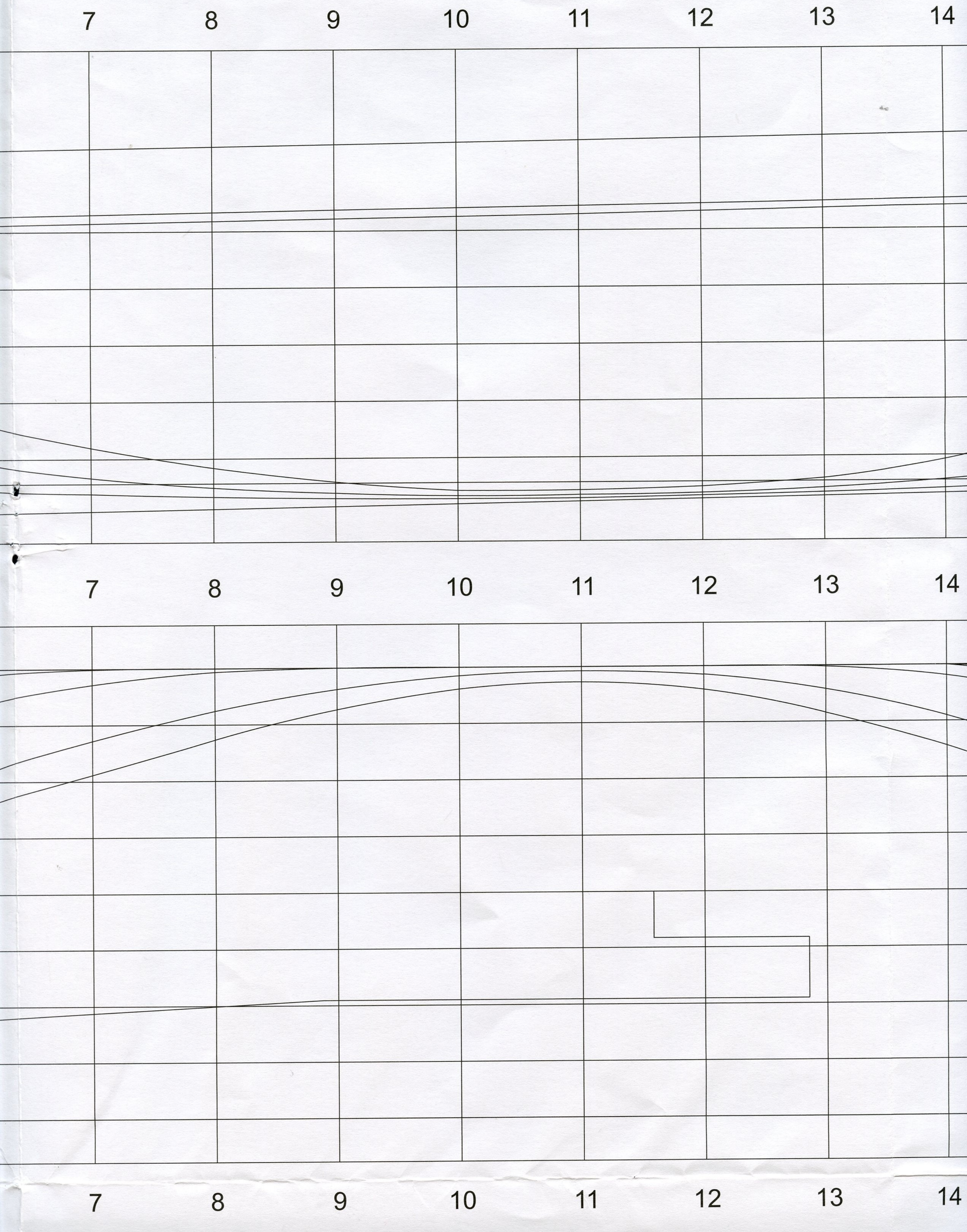
Gdańsk
2015 r

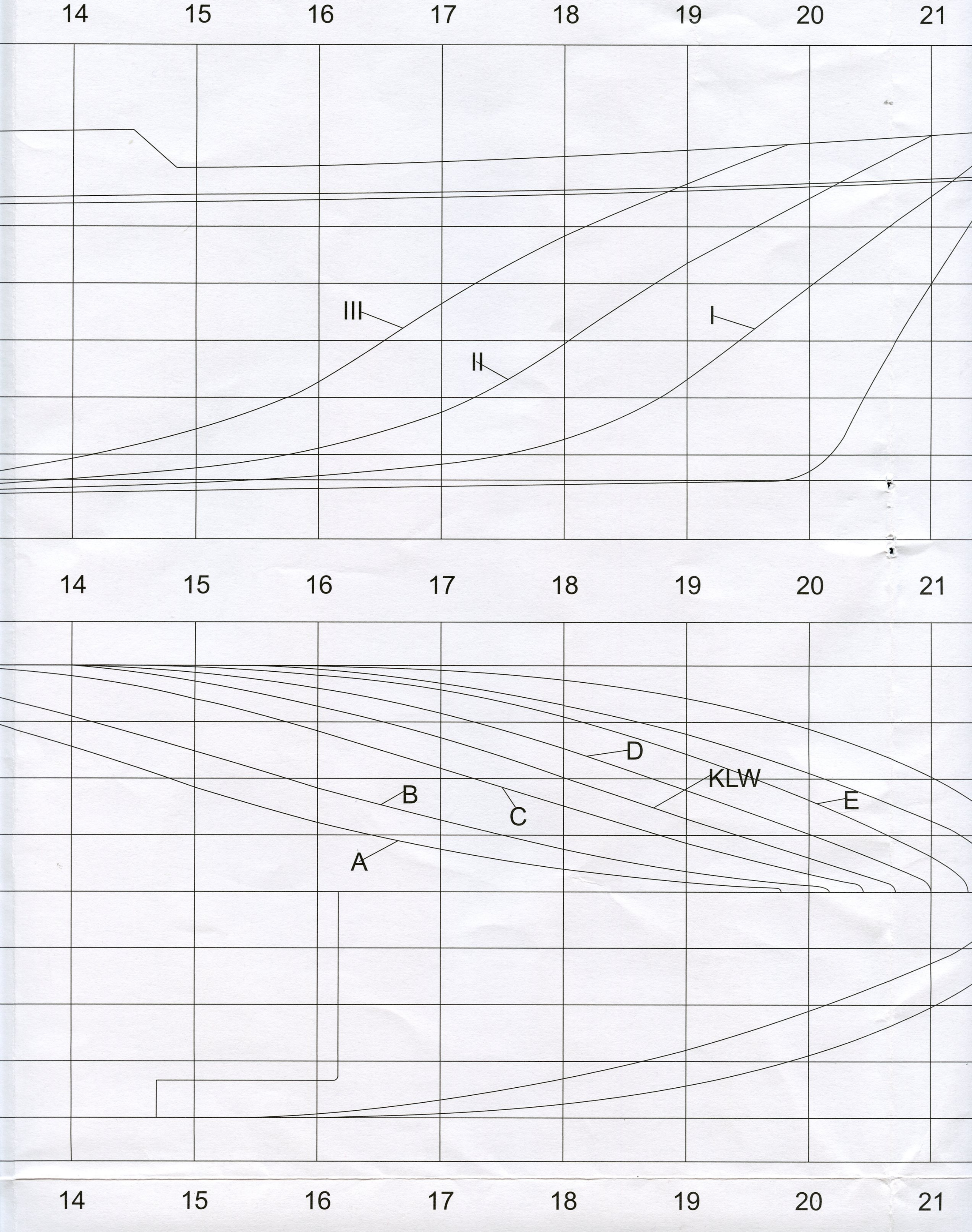
Opracował
Czesław
Greszkiewicz

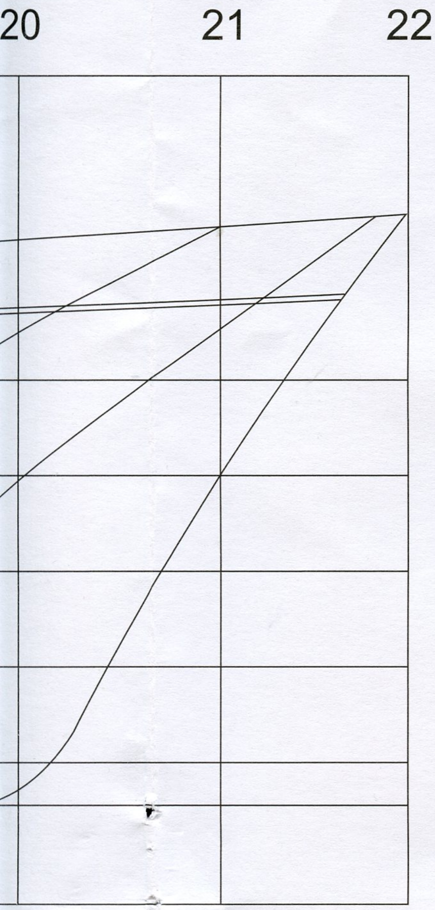
Skala 1:150

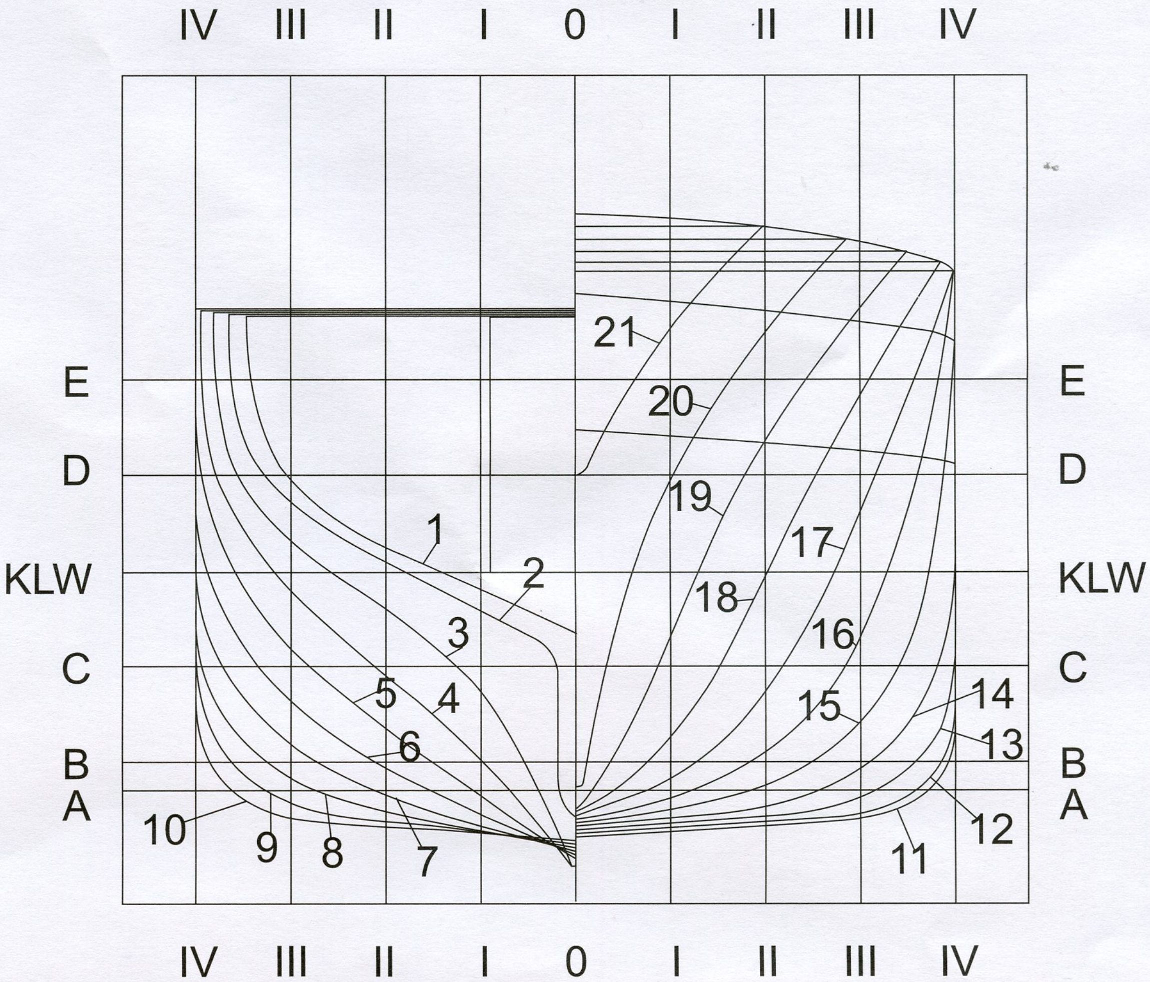
Arkusz 1/4

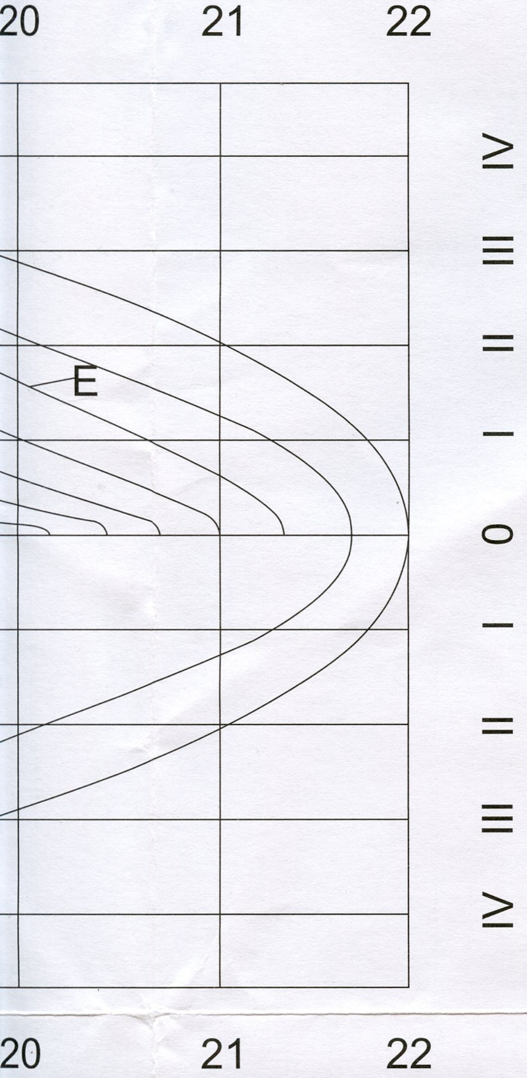

0 1 2 3 4 5 6 7
E
D
KLW
C
B
A
I
II
III
0 1 2 3 4 5 6 7
IV
III
II
I
0
I
II
III
IV
KLW
0 1 2 3 4 5 6 7

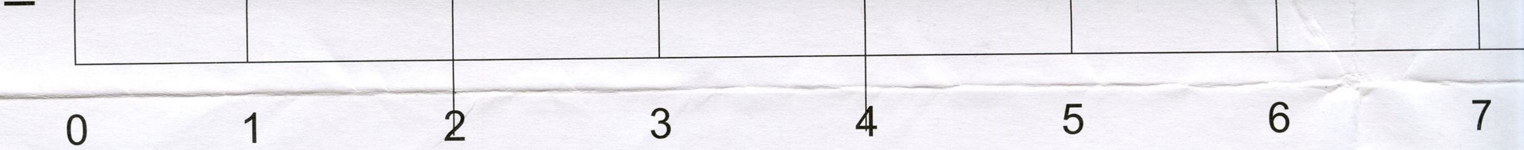

7
8
9
10
11
12
13
14
7
8
9
10
11
12
13
14
7
8
9
10
11
12
13
14


14
15
16
17
18
19
20
21
III
II
I
14
15
16
17
18
19
20
21
D
KLW
B
E
C
A
14
15
16
17
18
19
20
21


20
21
22
20
21
22


IV III II I 0 I II III IV
E
D
KLW
C
B
A
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
IV III II I 0 I II III IV

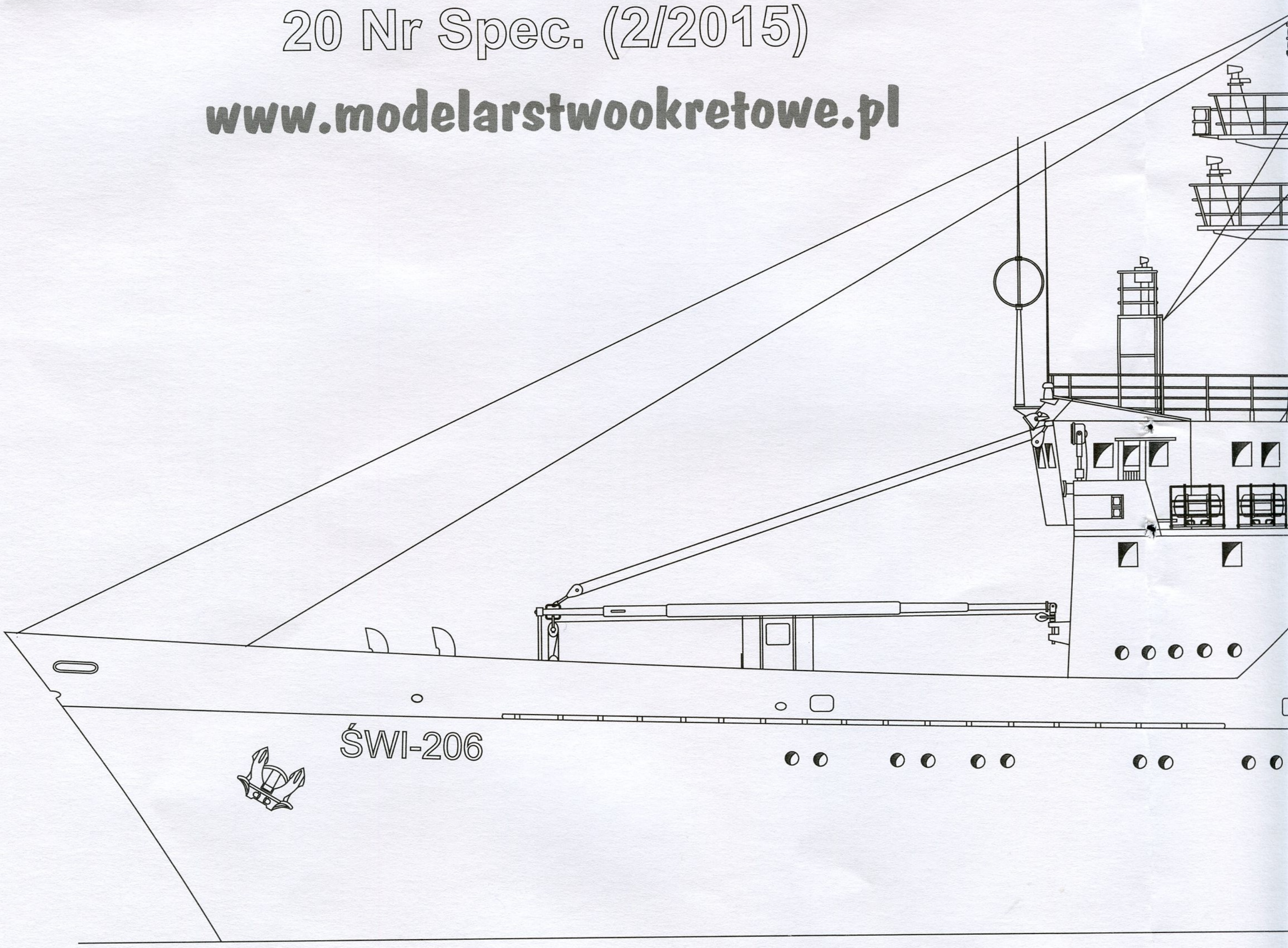

E
IV
III
II
I
0
I
II
III
IV
20
21
22



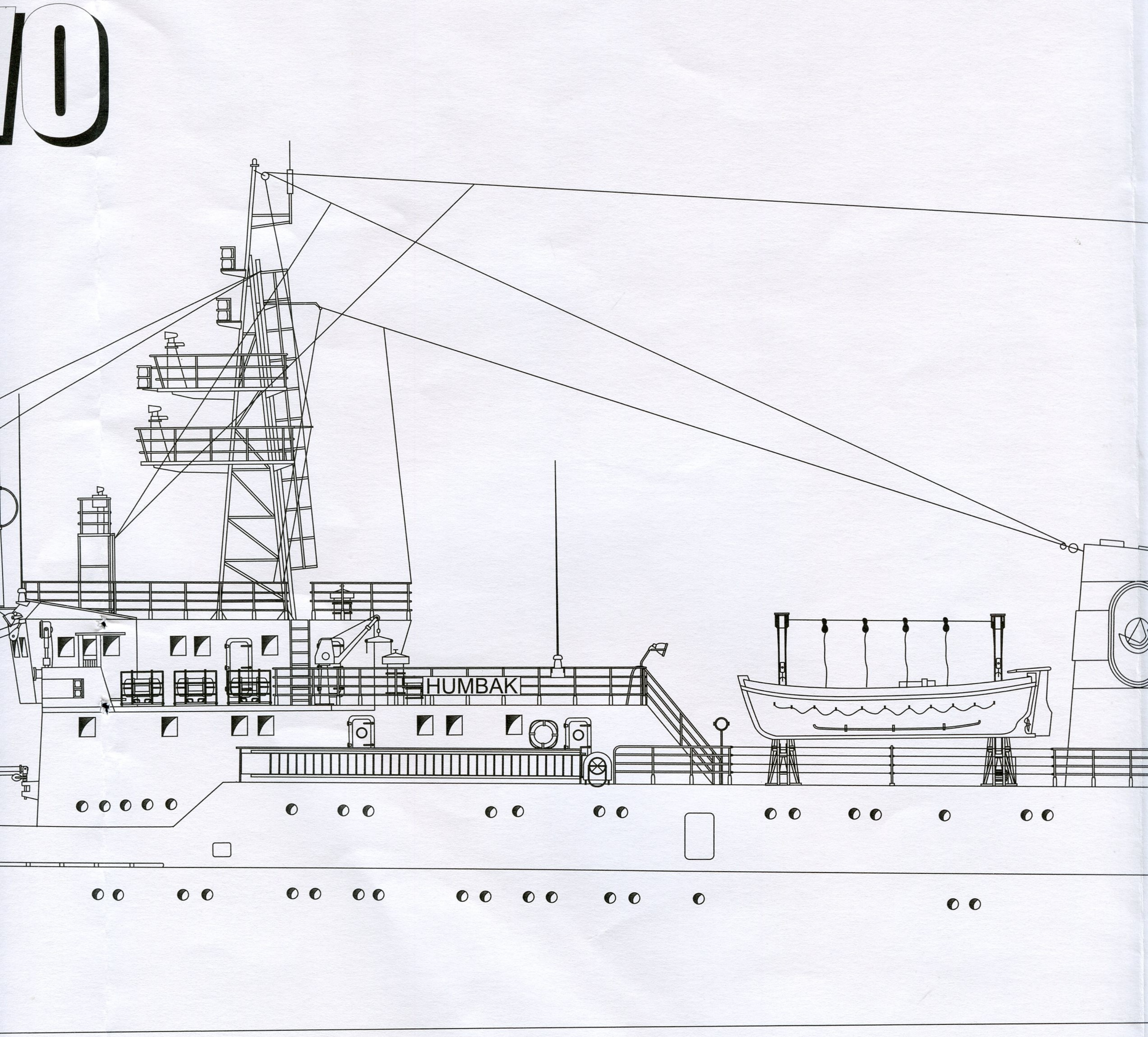
MODELARSTWO OKRĘTOWE

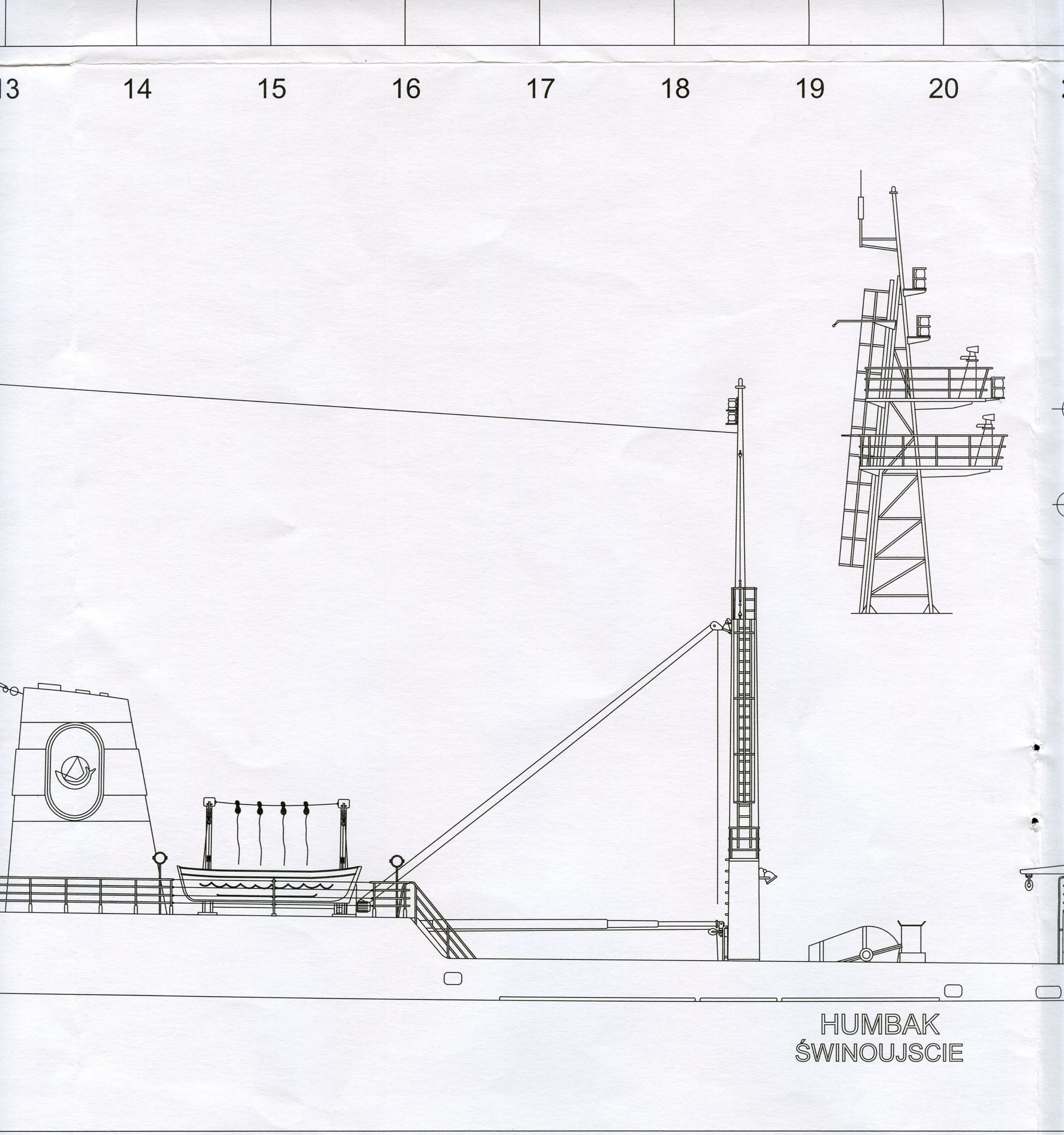
20 Nr Spec. (2/2015)

www.modelarstwookretowe.pl

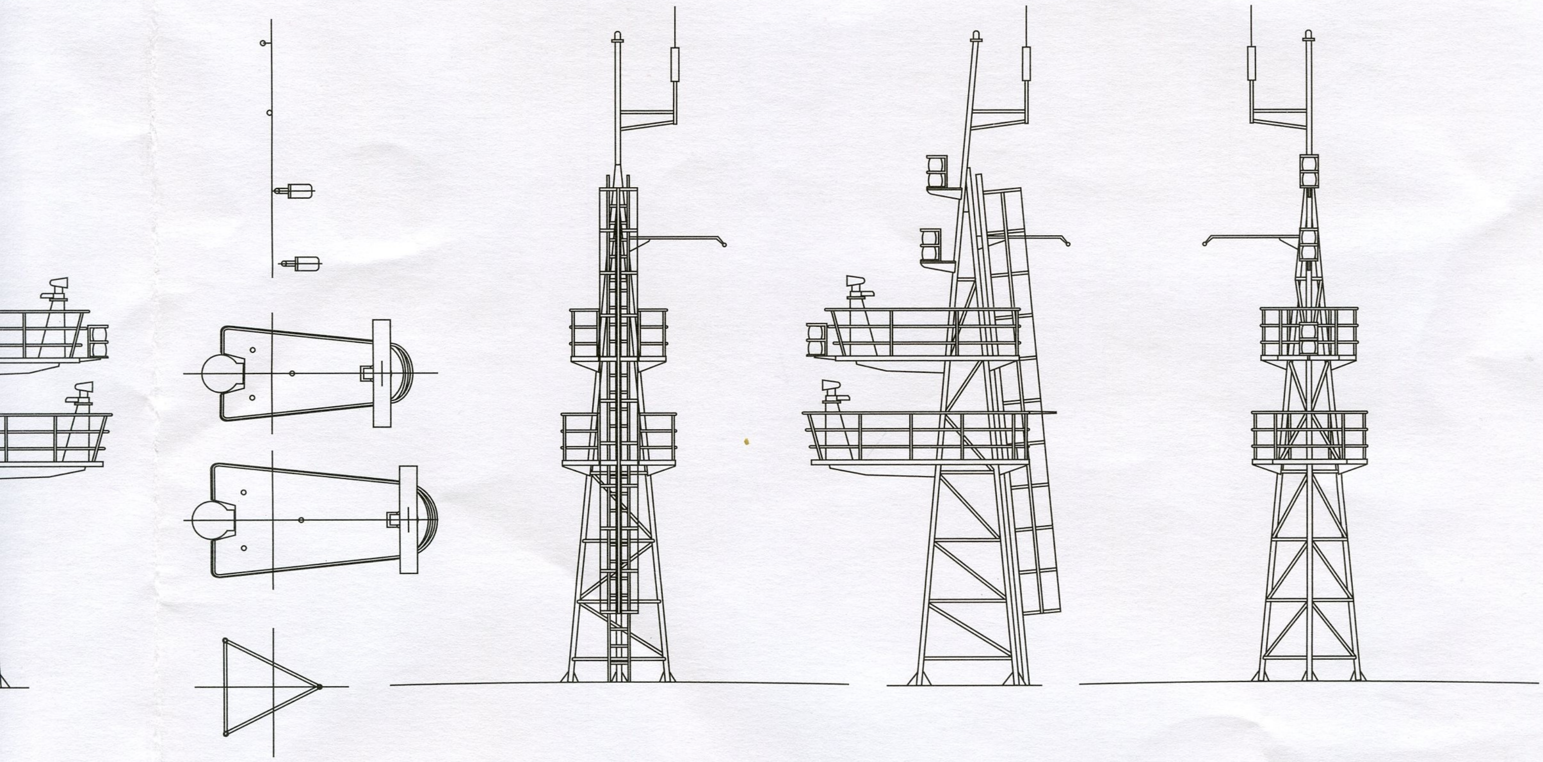


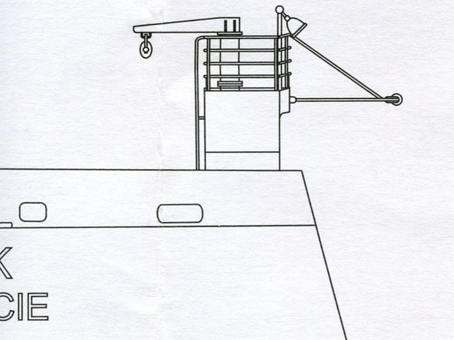
6 7 8 9 10 11 12 13




13
14
15
16
17
18
19
20
HUMBAK
ŚWINOUJSCIE

20 21 22




HUMBAK		
Gdańsk 2015 r	Opracował Czesław Greszkiewicz	Skala 1:150
		Arkusz 2/4

Trawler-przetwórnia typu B-418

„HUMBAK"

ŚWI-206




MODELARSTWO OKRĘTOWE

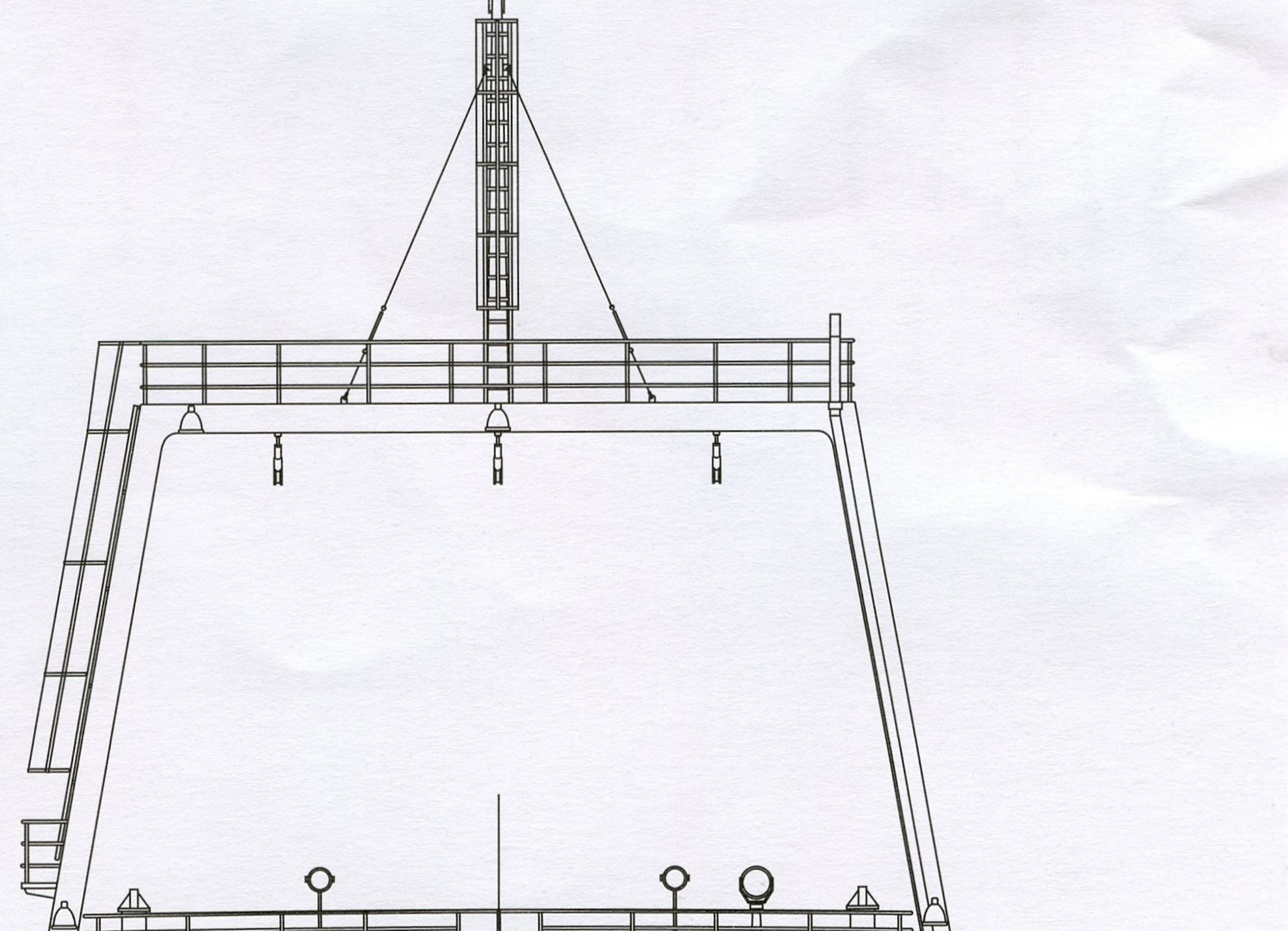
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

MODELARSTWO OKRĘTOWE


20 Nr Spec. (2/2015)


www.modelarstwookretowe.pl

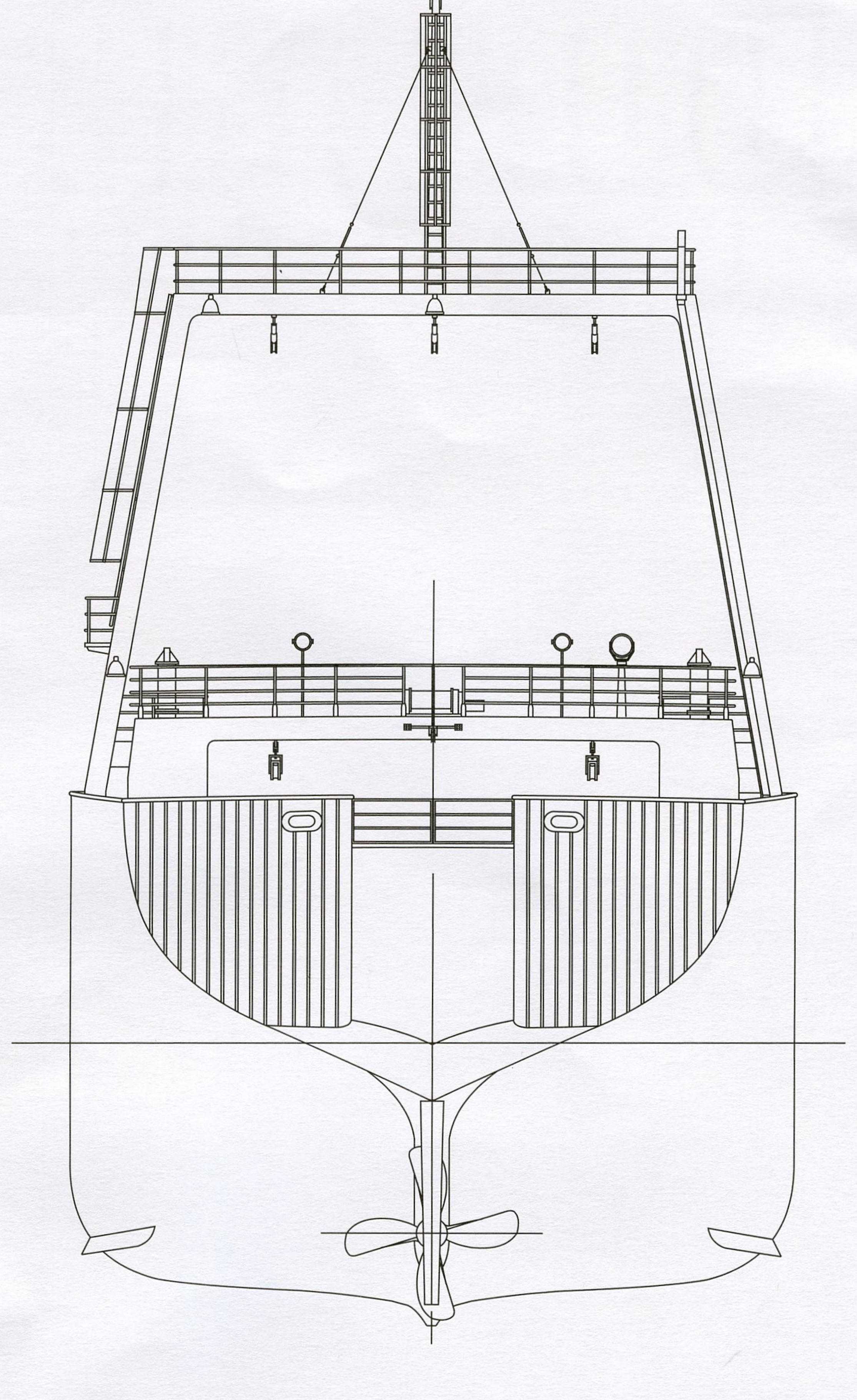





20 Nr Spec. (2/2015)
www.modelarstwookretowe.pl







HUMBAK		
Gdańsk 2015 r	Opracował Czesław Greszkiewicz	Skala 1:150
		Arkusz 1/4


0 1 2 3 4 5 6 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22
IV III II I 0 I II III IV
E
D
KLW
C
B
A
I
II
III
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21
0 1 2 3 4 5 6 7 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22
KLW
A
B
C
D
E
0 1 2 3 4 5 6 7 8 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22